4° Kult
222

DIE Wagen und Fahrwerke der

VERSCHIEDENEN VOELKER DES MITTELALTERS

und der

KUTSCHEN-BAU

neuester Zeiten

NEBST DER

Bespannung Zäumung und Verzierung

IHRER ZUG-REIT UND LAST-THIERE

von

Johann Christian Ginzrot,

Königlich Baierischem Wagenbau-Inspector.

DRITTER BAND.

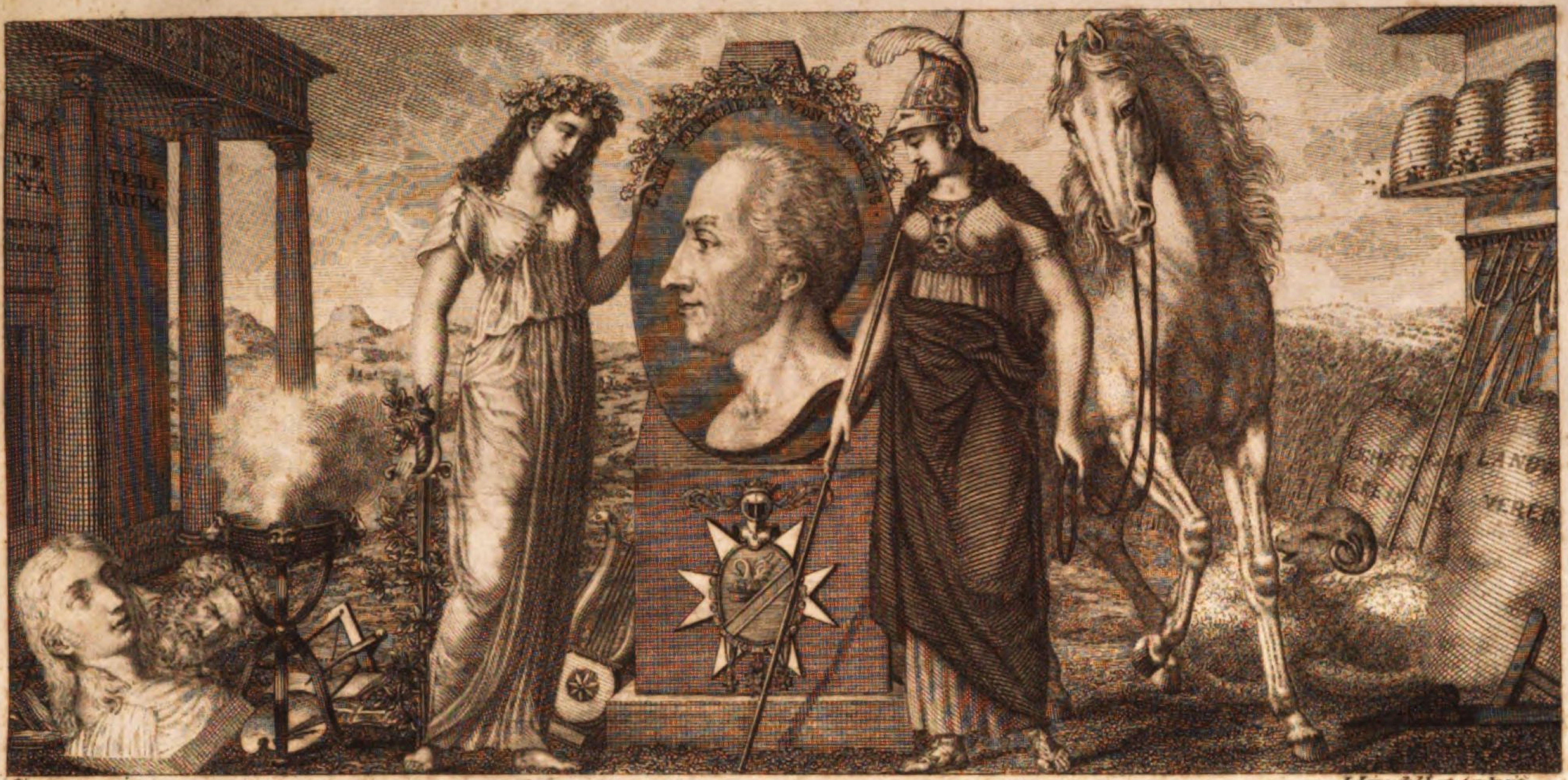


EIGENTHUM DER STADT AUGSBURG

MÜNCHEN. MDCCCXXX.

Bey dem Verfaſser_und in allen guten Buchhandlungen.

Seitz sc.



Gintrot composuit. J. Lips del.t et sculpsit.

SEINER EXCELLENZ

DEM

HOCHWOHLGEBORNEN HERRN

Karl Ludwig Freÿherrn

von

K E S S L I N G

Königlich baierischen

KÆMMERER, WIRKLICHEN GEHEIMEN RATHE

Oberst Stallmeister

und Chef der königlichen Central Veterinär Schule

DES ORDENS VOM HEILIGEN HUBERT RITTER

Des östreichisch kaiserlichen Leopolds Ordens Grosskreuz

DES KÖNIGLICH SÆCHSISCHEN KRONORDENS GROSSKREUZ

Ehrenritter des hohen Iohanniter Ordens &c.&c.

Lithographirt in München v. Joh Mettenleiter

Euere Excellenz!

Aufgemuntert durch den hohen Beifall, womit Euere Excellenz die ersten zwei Theile meines Werkes über die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer aufzunehmen geruhten, versuchte ich diesem glücklichen Beginne eine noch weitere Ausdehnung und grössere Vollständigkeit dadurch zu geben, dass ich in diesem dritten und vierten Bande eine möglichst genaue Darstellung über den Gebrauch der Wagen und Fahrwerke des Mittelalters, bis auf die neuere Zeit, und eine Geschichte der Vervollkommnung des Wagenbaues in neuerer Zeit zu liefern eifrigst bemüht war.

*

Mögen Euere Excellenz auch diesem meinem Bestreben aufs Neue Dero huldvolleste Aufnahme gewähren, und den Ausdruck meiner unbegränzten Dankbarkeit und Hochachtung genehmigen, womit ich in tiefester Verehrung verharre

Euerer Excellenz!

gehorsamster Diener,

Ginzrot.

Vorwort

zum

dritten und vierten Band.

Seit dem Erscheinen der ersten zwei Bände dieses Werkes verzögerten unabwendbare Hindernisse die Herausgabe dieser letzten zwei Bände.

Denn durch das zu frühe Ableben des Herrn Verfassers war es der trostlos zurückgelassenen Wittwe weder sogleich möglich, für die vollkommene Ausstattung des Werkes einen geeigneten Bearbeiter zu finden, noch konnten die beinahe unbesiegbaren Anstände, welche durch den Verlurst des Verfassers der Weiterbearbeitung entgegentraten, in kurzer Frist beseitigt werden.

Obwohl nun mit möglichster Sorgfalt diese mit unermeſslichem Fleiſse und bedeutendem Kostenaufwande von Seite des Herrn Verfassers gelieferte Bearbeitung nach den Grundsätzen des Verblichenen zu einem vollendeten Ganzen hergestellt wurde, so hat man doch genug Ursache, in vieler Hinsicht die gütige Nachsicht geneigter Leser in Anspruch zu nehmen.

Denn da der Herr Verfasser bei schon sehr geschwächter Gesundheit noch selbst den Druck dieser zwei Bände besorgte, entging doch Manches seinem gewohnten Scharfblicke.

Daher erhielt das Verzeichniss der Errata eine mehr als gewöhnliche Ausdehnung, und eben so konnte auch im Verzeichnisse der Kupfertafeln das in fortlaufender Reihe folgende Numero CLV, welches weder im Texte aufgeführt, noch auf einer Kupfertafel selbst vorhanden ist, ohne andere Benachtheiligung ergänzt werden.

Indem wir das frühere Versprechen des Herrn Verfassers durch die Herausgabe dieses schätzbaren Rücklasses hiemit getreu in Erfüllung gehen lassen, und durch die Vollendung des ganzen Werkes dem um Kunst und Wissenschaft erlangten Verdienste des Verblichenen ein nicht unwürdiges und dauerndes Denkmal gestiftet zu haben glauben, übergeben wir diese letzten zwei Bände den hochgeehrtesten Subscribenten zur freundlichsten Aufnahme und würdigsten Prüfung.

Die Herausgeber.

Auf dieses Werk haben unterzeichnet:

Für die Handbibliothek

Sr. K. K. Majestät des Kaisers von Oesterreich,

unterzeichnet durch

Herrn geheimen Rath von Kloiber.

Für die Handbibliothek

Ihrer Kaiserlichen Hoheit Maria Louise,

regierende Herzogin von Parma und Piacenza.

Für die Handbibliothek

Ihrer K. Majestät der verwittibten Königin von Bayern.

Für dia Handbibliothek

Sr. K. Majestät des Königs von Würtemberg,

unterzeichnet durch

Herrn von Lehr.

Für die Handbibliothek des

Grofsherzog von Hessen-Darmstadt,

unterzeichnet durch

Freyherrn von Uttenrod.

Inhalts-Anzeige
des
dritten Bandes.
(Nach Kapiteln und Unterabtheilungen.)

Einleitung Seite 1

Capitel I. Von den ersten Wagen und Fahrwerken seit dem Verfalle der Römer 9

Entstehung der Leonhardtsfahrten in Bayern . . 21

— II. Die Pferderennen 24

Auszüge 26

Ordnung des Rennens im Jahrmarkte zu München ao. MIIIIC.XLVIII. (1448) 28

Pferde- und Wagenrennen in Italien . . . 30

Pferderennen in England 34

Der Sandriegel 40

— III. Reit-, Saum- und Lastthiere des Mittelalters . 41

Seite

Capitel IV. Carrousel-, Triumph- und Prunkwägen . . 44
Das Carrousel in München den 23. März 1828 . . 60
Das grosse Tournier, gehalten zu Berlin im Jahre 1829 . . 62

— V. Prachtrüstungen der Fürsten und Grossen, und Schutzwaffen der Streitrosse im Mittelalter. Ursprung der bürgerlichen Reitkunst 66
Staffelsteine 70
Zweyfarbige Anzug (Habits mi-partis) . . . 73
Frauenzimmer zu Pferde 75
Zwey auf einem Pferde reitend. — Gruppenpferde . . 77

— VI. Fahrwerke des Mittelalters im Allgemeinen . . 83
Die gallische Basterna 90
Currus (Char) 90

— VII. Kriegswagen im Mittelalter 93
Der Schweinswagen 93
Das Carrocium 94
Bericht Herrn Jacob Bocks an die Stadt Strafsburg vom Jahre 1475, wegen des Reichs Banier . . . 97
Wagenburgen 98

— VIII. Wagen der Grossen im Mittelalter . . . 100

— IX. Ursprung der französischen sogenannten Cochen, Kutschen und Carrossen, ihre Verbesserung und Verbreitung etc. 108
Auszug aus Herzogen Julii etc. 125

— X. Die Sänfte 132
Die Sänftenträgeranstalt in München . . . 143

Seite

Chaise roulante 144

Die Stelze 148

Capitel XI. Feierliche Einzüge, Auffahrten und Hoffeste vom Mittelalter bis auf die neuesten Zeiten . . . 149

Auffahrt Sr. Heiligkeit des Papstes in Rom . . . 160

Auffahrt des Erzbischofes von Messina . . . 162

Staatswagen des Königs von England . . . 164

Einzug des Lord Castelmaine in Rom . . . 166

Krönungswagen Kaiser Carl VI. 169

Staatswagen bei der Wahl Kaiser Carl VII. . . 172

Krönungswagen König Ludwig XVI. von Frankreich . . 177

Beschreibung des Zuges bey Eröffnung der bayerischen Ständeversammlung in München 180

Krönungswagen König Carl X. von Frankreich . . 186

Bauart der Pracht- und Ceremonienwagen . . . 189

— XII. Leichenzüge und Trauerfeste vom Mittelalter bis auf unsere Zeit 192

Leichenfeyer Kaiser Carl V. 198

Leichenwagen des Seehelden Nelson . . . 203

Leichenwagen des Herzogs von Berry . . . 203

Leichenzug des Königs von Frankreich, Ludwig XVIII. . . 205

„ des Königs Max Joseph von Bayern . . 207

„ des Kaisers von Rufsland, Alexander . . 211

Entwürfe zu Leichenwagen 212

— XIII. Allmählige Verbesserung des Wagenbaues vom Ende des siebzehnten, bis zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts 214

Kleine Reisewagen neuerer Zeit, in verschiedenen Ländern . 241

Seite

Capitel XIV. Mieth- und Botenwagen, Land- und Postkutschen, Fiaker und ähnliche Anstalten, bis zum Anfange des neunzehnten Jahrhunderts 247

— XV. Fracht- und Transportwagen vom Mittelalter bis auf unsere Zeiten 280

— XVI. Schleifen und Schlitten 317

Der Schlittschuh 328

Der Eislauf 329

Inhalts-Anzeige
des
vierten Bandes.
(Nach Capiteln und Unterabtheilungen.)

			Seite
Capitel	I.	Wagen und Fahrwerke der Morgenländer . .	1
—	II.	Vervollkommnung des Wagenbaues in den letzten drei Jahrzehnten	20
—	III.	Von dem Baue der Wagen und Kutschen überhaupt, nebst der Beschreibung ihrer einzelnen Theile .	70
		Berline-Plan mit Krebsfedern	72
		Von den verschiedenen Gattungen Holzes zum Kutschenbaue	73
		Gerippe eines sogenannten Landauers . . .	79
		Eiserne Beschläge an den Kasten	83
		Die messingenen Kutschenthüren-Leisten . . .	85
		Bockdecken mit und ohne Falten, von Tuch und Sammet .	97
		Bemerkungen über die Ueberdecken von Wachstaffet .	102

Seite

Capitel IV. Von dem Baue der Wagen und Kutschen nach ihren einzelnen Theilen 103

Erklärung der Figuren auf Tabelle LXV. . . . 104

Laternen an Kutschen und Chaisen . . . 107

Die Schwanenhälse seit ihrer Entstehung . . . 109

Von den Schwanenhälsen reicherer Gattung . . 113

Verschiedene Zierstücke der Kutschengestelle und Lakeybrücken 116

Allerley Kutschenfedern und Chaisenressorts . . 117

Von den Rädern überhaupt 122

Egyptische Naben von Metall 126

Patentnaben von der Erfindung des Herrn Baron von Oyen von Fürstenstein . . . , . 127

Patentwagenachsen aus Damastmasse . . . 129

Breitgefelgte Räder 129

Von den breitgefelgten Rädern 131

Von den Patenträdern aus 1 Felge, oder von den Rädern aus einer Felge gebogen 133

Von den Achsenmuttern und Kutschenschrauben . . 135

Reiche Radkapseln und plattirte oder vergoldete Nabenringe . 136

Vom Beschläge und Schmiedearbeit an den Rädern und Gestellen der Kutschen, Caleschen und Cabriolets, verschiedene Arten Hängriemen - Winden und Vordergestelle . . 138

Der Maler und Lakirer an dem Wagen . . . 143

Erklärung der Tabelle 100 144

Pariser bewegliche Achsen 148

Bemerkung über eine Sperrmaschine von Hrn. Bromme in Leipzig 150

Selbstlaufende mechanische Wägelchen . . . 153

Merkwürdiger englischer Drachenwagen . . . 153

Bruntons mechanisches Wägelchen oder Eisenpferd . . 155

Seite

Mechanisches Gartenwäglein in der königlichen Wagenburg zu München 157
Mechanisches Reisewägelchen 158
Mechanisches Dreyrad-Wägelchen, Trirota genannt . 159
Beschreibnng des obigen Wägels Nro. 3 . . . 160
Selbstlaufendes Wägel (Pedomote Wägel) . . 160
Balanzwagen, neueste Pariser Inversables vom Hrn. Leimgruber 161
Verbesserungen an Kutschen, worauf Daniel Stafford, Gentleman zu Liverpool, Lancastershire, sich am 24. December 1824 ein Patent ertheilen liefs 163
Von den unumwerfbaren Kutschen oder (Inversables) . 165
Verschiedene sonderbare Fahrwerke . . . 166
Ueber die Erfindung der Dampfboote, Wagen- u. Eisenbahnen 169
Railrouds Eisenbahnen und Dampfwagen . . . 170
Holz- und Eisenbahnen 172
Dampfboote neuerer Art 174
Neuere Erfindung einer Art Dampfwägen, die durch Kohlengaze getrieben werden 176
Erklärung der Zahlen in der Abbildnng . . . 178
Neueste verbesserte Art der von Hrn. Gurney erfundenen Dampfwägen 179
Ueber die Eisenbahnen von Herrn Joseph von Baader . 184
Bemerkungen zu Tab. CLX. 185
Pariser Landkutsche zu acht und zwanzig Personen auf einem breiten Rade, vom Kutschenfabricant Lange erfunden . 186
Laufmaschine von Herrn von Drais . . . 186
Von den Sicherheitswagen, französische Inversables genannt . 187
Zum Schlusse Anmerkungen im Allgemeinen . . 194
Dampfwägen und Eisenbahnen 197
Englische wettlaufende Dampfwägen . . . 201

Seite

Zum gänzlichen Schlusse noch eine wörtliche Abschrift der im Jahre 1600 vorhandenen fürstlichen Wägen und Pferdegeschirre in München 205

Zugang Anno 1680 208

Ferners Inventarium vom Jahre 1728 . . . 208

Ferners im Wagenhaus befanden sich im Jahre 1680 an Schlitten 211

Sede Rolanda 212

An Sänften waren im Jahre 1680 bey der kurfürstlich bayerischen Wagenburg vorhanden 213

Im Jahre 1680 waren an Sätteln Sr. kurfürstlichen Durchlaucht Herrn Maximilian Emanuel, gewesenen Kurprinz gehörig, vorhanden 214

Verzeichniss der Kupfertafeln

des

dritten und vierten Bandes.

(Bei der Seitenzahl weiset IV. auf den vierten Band.)

			Zur Seite
Tafel	I.	Wagen der Aegyptier und Morgenländer .	15
—	II.	Carrucae	17
—	III.	Kobelwagen	18
—	IV.	St. Leonhardts-Fahrt in Bayern . .	21
—	V. A.	Pferderennen	24
—	V. B.	Englische Pferderennen . . .	34
—	VI.	Reit-, Saum- und Lastthiere des Mittelalters .	41
—	VII.	Fest- und Triumphwägen . . .	44
—	VIII.	Pracht- und Triumphwägen . .	45
—	IX. A.	Chars oder Cochen	114
—	IX. B.	Kasten der ersten Coches in Paris . .	114
—	X.	Familienwagen des Herzog Wilhelm von Bayern	50
—	XI.	Brautwagen-Zug des Herzog Wilhelm von Bayern	51
—	XII.	Frauenwagen des Herzog von Bayern .	53

			Zur Seite
Tafel	XIII.	Italienische Kobelwagen . . .	84
—	XIV.	Zäusel-, Mantel- und Botenwagen . .	85
—	XV.	Strafsburger Kriegswagen, Carrocium .	94
—	XVI.	Wagenburg und Brandraketenwagen .	98
—	XVII.	Ungarische Rollwagen . . .	89
—	XVIII.	Carpenta und Wherlicots-Gauli . .	100
—	XIX.	Gruppenpferde, Gau-Metzger und Zigeuner .	77
—	XX.	Ritter im reichen Waffenschmucke . .	67
—	XXI.	Feierliche Einzüge . . .	159
—	XXII.	Verschiedene einfache und Pracht-Sänften .	132
—	XXIII.	Kutsche Heinrich IV. von Frankreich .	121
—	XXIV.	Erste Staats-Carrosse des Grafen v. Castelmaine	166
—	XXV.	Vordere Ansicht dieser Staats-Carrosse .	166
—	XXVI.	Hintere Ansicht „ „ „ .	166
—	XXVII.	Zweite Staats-Carrosse desselben . .	168
—	XXVIII.	Vordere Ansicht dieser Carrosse . .	168
—	XXIX.	Hintere Ansicht derselben . . .	168
—	XXX.	Krönungswagen Ludwig XVI. von Frankreich .	177
—	XXXI.	Staatswagen des Königs von England . .	164
—	XXXII.	Staatscarrosse des Kaiser Karl VI. . .	170
—	XXXIII.	Staatswagen des Churfürsten von Bayern .	172
—	XXXIV.	Krönungswagen Carl X. von Frankreich .	186
—	XXXV.	Staatswagen, Königl. Bayer., in München .	180
—	XXXVI.	Pracht- und Ceremonienwagen . .	189
—	XXXVII. A.	Berlinen, französische und englische . .	236
—	XXXVII. B.	Schubkarren	280
—	XXXVIII.	Berlinen verschiedener Art . . .	237
—	XXXIX.	Eine Berline und zwei Halbberlinen . .	238
—	XL.	Fiaker-Wagen, verschiedene . .	252
—	XLI.	Omnibus, Dame blanche und Trirota . .	266
—	XLII.	Amsterdamer Fiaker, Bad- und Rollsessel .	267
—	XLIII.	Achträderiger Gesellschaftswagen mit begleit. Musik	59 IV.
—	XLIV.	Reise-Caleschen	35 IV.
—	XLV.	Bernerwägelchen	244
—	XLVI.	Malle poste, franz. und englische . .	274
—	XLVII.	5 Sols Kutsche, Pariser Landkutsche etc. .	277
—	XLVIII.	Landkutschen, einfache . . .	279

			Zur Seite
Tafel	XLIX.	Schnellwagen	261
—	L. A.	Reise-Berline, franz., und Mailkutsche, engl. .	54 IV.
—	L. B.	Eilwagen, englische . . .	54 IV.
—	LI.	Französische Landkutsche . . .	54 IV.
—	LII.	Vordere und hintere Ansicht derselben .	54 IV.
—	LIII.	Acht neuere Eilwagen . . .	57 IV.
—	LIV.	Postwagen zu vierzehn Personen und Waarentransport	57 IV.
—	LV.	Velocifére neuerer Art für zwölf Personen und Lasten	57 IV.
—	LVI.	Französische Eilwagen um Paris . .	57 IV.
—	LVII.	Brüſsler Schnellwagen . . .	57 IV.
—	LVIII.	Richelieu's Dormeuse und zwey Kutschen .	239
—	LIX.	Bayerischer Damen-Wagen, Hofgala-Wagen und Staats-Berline	169
—	LX.	Die verschiedenen Theile eines verbesserten Kutschen-Kastens	122
—	LXI.	Berline-Kasten auf Krebsfedern . .	72 IV.
—	LXII.	Grundriſs eines sogenannten Landauer's Berline-Kastens	77 IV.
—	LXIII.	Theile eines solchen Berline-Kastens .	79 IV.
—	LXIV.	Verschiedene Arten von Bocksitzen . .	97 IV.
—	LXV.	Ein Berline-Kasten sammt seinen Theilen .	85 IV.
—	LXVI.	Schwanenhälse seit ihrer Entstehung . .	109 IV.
—	LXVII.	Schwanenhälse reicherer Gattung . .	113 IV.
—	LXVIII.	Zierstücke an Kutschen-Gestellen und Lakeybrücken	116 IV.
—	LXIX.	Allerlei Kutschenfedern und Chaisenressorts .	117 IV.
—	LXX.	Breitgefelgte Räder . . .	129 IV.
—	LXXI.	Patenträder	133 IV.
—	LXXII.	Achsen verschiedener Art . . .	135 IV.
—	LXXIII.	Achsenmuttern und Kutschenschrauben .	135 IV.
—	LXXIV.	Reiche Radkapseln und plattirte Nabenringe .	136 IV.
—	LXXV.	Schmied- und Wagner-Arbeiten an den Kutschen	138 IV.
—	LXXVI.	Krönungswagen Ludwig XVI. von Frankreich .	177
—	LXXVII.	Reise-Dormeuse Georg IV. von England .	27 IV.
—	LXXVIII.	Citadine à 4 Roues . . .	58 IV.
—	LXXIX.	Vollständiger Apparat zum Firniſs- oder Lakkochen	143 IV.

			Zur Seite
Tafel	LXXX.	Reise-Batarde mit Kürbiskasten und Schlafwagen-Coupé	21 IV.
—	LXXXI.	Englische Stadt-Berline und Stadt-Coupé .	241
—	LXXXII.	Staatsberline des Lord Cornwallis . .	20 IV.
—	LXXXIII.	Brüfsler Reisebatarde und leichte Reisebatarde .	23 IV.
—	LXXXIV.	Leichte englische Land- und Stadtberline .	27 IV.
—	LXXXV.	Leichte Stadtberlinen . . .	29 IV.
—	LXXXVI.	Londoner Stadt-Coupé . . .	30 IV.
—	LXXXVII.	Londoner Landaulets . . .	31 IV.
—	LXXXVIII.	Bayerische Reise-Batarde und Reise-Berline der Herzogin von Berry . . .	24 IV.
—	LXXXIX. A.	Caleschen Ludwig XIV. von Frankreich .	219
—	LXXXIX. B.	Jagdwagen und erster Wagen der Kaiserin Maria Theresia	215
—	XC.	Verschiedene Caleschen alter Art . .	215
—	XCI.	Wagen alter Art auf Votivtafeln . .	217
—	XCII.	Phaëton mit franz. Gespann und engl. Phaëton .	222
—	XCIII.	Phaëtons verschiedener Art . . .	223
—	XCIV.	Jagd- und Spazier-Phaëtons und Sociables .	225
—	XCV.	Jagd-Caleschen	226
—	XCVI.	Caleschen, vier verschiedene, und eine doppelte Jagd-Wurst	228
—	XCVII.	Reise-Caleschen und verschiedene Schlafwagen .	35 IV.
—	XCVIII.	Verschiedene Chaisen . . .	36 IV.
—	XCIX.	Jagdwagen des Herzogs von Orleans . .	37 IV.
—	C.	Bewegliche Patent-Achsen, Erklärung derselben .	144 IV.
—	CI.	Pariser bewegliche Achsen . . .	148 IV.
—	CII.	Troska des Kaisers von Rufsland und russ. Spazier-Chaise	38 IV.
—	CIII.	Spazier-Caleschen Ludwigs XVIII. von Frankreich	39 IV.
—	CIV.	Spazier-Cabriolet und alte franz. Post-Chaise .	230
—	CV.	Verschiedene Cabriolets . . .	231
—	CVI.	Tilbury's und eine neapolit. Sediola . .	231
—	CVII.	Tandem mit zwey Pferden und Rouff auf zwey Räder	45 IV.
—	CVIII.	Tilbury's, Gigg's, Hoppas und Tappecul .	46 IV.
—	CIX.	Tilbury von neuester Art . . .	50 IV.

			Zur Seite
Tafel	CX.	Pataschen und Lohnrößler . .	249
—	CXI.	Verschiedene Packwagen und andere Militairwagen	300
—	CXII.		
—	CXIII.	Sechsräderige Sänften-Berline . .	304
—	CXIV.	Leichenzug der Kaiser und Könige . .	193
—	CXV.	Trauerschiff Kaiser Carls V. . . .	198
—	CXVI.	Fahnenträger beim Leichenzug Kaiser Carls V. .	198
—	CXVII.	Trauerpferde	198
—	CXVIII.	Trauerpferde, reichgezierte . . .	198
—	CXIX.	Trauerwagen des Königs Max. Joseph von Bayern	207
—	CXX.	Trauerwagen des Königs Ludwig XVIII. .	205
—	CXXI.	Trauerwagen des Kaisers Alexander von Rußland	211
—	CXXII.	Leichenzug des Herzogs von Berry . .	203
—	CXXIII.	Leichenwagen des Seehelden Nelson . .	203
—	CXXIV.	Leichenwagen eines Feldherrn . .	212
—	CXXV.	Sänftenwägelchen, Faßkarren, Feldschmiede .	281
—	CXXVI.	Schwedische Patentkarren . . .	292
—	CXXVII.	Probierwagen, die Stärke der Pferde zu bestimmen	314
—	CXXVIII.	Verschiedene altdeutsche Karren . .	281
—	CXXIX.	Garten-, Baum- und andere Wagen . .	312
—	CXXX.	Tyroler- und Lastkarren, Wein- und Steinwagen	282
—	CXXXI.	Bayerischer Reise-Fourgon und deutscher Packwagen	308
—	CXXXII.	Stroh-, Deckel- und Schuttkarren . .	283
—	CXXXIII.	Russische, polnische und ungarische Schlitten .	319
—	CXXXIV.	Drei Pracht-Schlitten . . .	326
—	CXXXV.	Moderne Schlitten und Musik-Schlitten .	326
—	CXXXVI.	Gezierte Schlitten	326
—	CXXXVII.	Bändel-, Bilder- und Chaisen-Schlitten .	321
—	CXXXVIII.	Zierliche Schlitten	327
—	CXXXIX.	Schlitten der Lappländer . . .	318
—	CXL.	Laufmaschine	186 IV.
—	CXLI.	Mechanisches Wägelchen oder Eisenpferd .	155 IV.
—	CXLII.	Mechanisches Gartenwäglein zu München .	157 IV.
—	CXLIII.	Inversables oder Unumwerfbare . .	165 IV.
—	CXLIV.	Sicherheitswagen, Inversables genannt . .	187 IV.
—	CXLV.	Verschiedene sonderbare Fahrwerke . .	166 IV.
—	CXLVI.	Chinesische Wagen und Elephantenwagen .	5 IV.

			Zur Seite
Tafel	CXLVII. A.	Birmanischer Staatswagen . . .	8 IV.
—	CXLVII. B.	Chinesische Staatschaise mit Ochsen bespannt ,	17 IV.
—	CXLVIII.	Japanische Staatswägen . . .	5 IV.
—	CXLIX.	Dampfboote neuerer Art . . .	174 IV.
—	CL.	Dampfwagen verschiedener Art . .	184 IV.
—	CLI.	Dampfwagen von Kohlengaze getrieben .	176 IV.
—	CLII.	Lastwagen verschiedener Art . .	287
—	CLII'.	Französischer Schnellfuhrwagen mit mechan. Sperre	291
—	CLIV.	Fliegender Karren und Lastschlitten . .	320
—	CLV.	Siehe Vorwort pag. IV.	
—	CLVI.	Englische wettlaufende Dampfwägen . .	201 IV.
—	CLVII.	Zwillingsberlinen mit vorderm Coupé-Kasten .	60 IV.
—	CLVIII.	Seebäder-Wägelchen zu Boulogne sur mêr .	67 IV.
—	CLIX.	Pariser fahrende Dampfküche, chinesische Tcho Thching genannt	66 IV.
—	CLX.	Sehr leichte Reise- und Balance-Calesche .	185 IV.
—	CLXI.	Pariser Landkutsche zu 28 Personen auf einem breiten Rade	186 IV.

Errata des dritten und vierten Bandes.

III. Band.

Seite	Zeile	Anstatt:	Lies:
2	8	von unten Ziselirer	Ziseluren
5	5	von oben Dlemme	Dalême
7	8	v. u. Sicheres	Schönes
21	9	v. o. Leonharts-druhe	Leonhardstruhe
—	13	v. o. bafinden	befinden
—	15	v. o. insol chen	in solchen
—	8	v. u. Wageu	Wagen
22	14	v. o. Herde	Heerde
28	1	v. o. Mannscript	Manuscript
32	13	v. o. Kop gestell	Kopfgestell
35	14	v. u. den	der
—	13	v. u. Tagen	Tage
36	4	v. o. den	der
38	5	v. u. Bremster	Beemster
39	17	v. o. Mäyer	Mayer
53	11	v. o. Borden	Borten
61	15	v. u. jeder über	jeder Zuschauer über
88	1	v. o. bekannt	gekannt
—	7	v. u. Schweitz	Schweiz
91	7	v. u. Schweitzer	Schweizer
110	8	v. o. Eschilos	Aeschylus
116	3	v. u. zimmt	ziemt

III. Band.

Seite	Zeile	Anstatt:	Lies:
119	15	v. o. Biblioteque	Bibliotheque
140	11	v. o. den en	denen
146	13 u. 25	v. o. giebt	gibt
149	7	v. u. dnd	und
151	9	v. o. bekleitet	begleitet
153	5	v. u. Eürstin	Fürstin
—	3	v. u. übertraff	übertraf
158	6	v. o. plénièrse	plénières
180	16	v. o. Redwilz	Redwitz
206	16	v. o. sibernes	silbernes
216	8	v. o. Oefnungen	Oeffnungen
219	2	v. u. Obgjeich	Obgleich
220	16	v. u. Eufstritte	Fufstritte
221	7	v. u. der	den
222	11	v. u. Hinterrräder	Hinterräder
226	12	v. o. Schwarenhalses	Schwanenhalses
234	10	v. u. zusammentraffen	zusammentrafen
250	3	v. u. ehenfalls	ebenfalls
257	9	v. o. voszuglich	vorzüglich
258	6	v. o. vertheilhaft	vortheilhaft
264	5	v. u. nach Carrozza-con la Piccolina!	füge hinzu: T. CVI. fig. 3
307	2	v. o. Fäschen	Fäfschen
321	1	v. u. *) aufser	*) aufser.

IV. Band.

Seite	Zeile	Anstatt:	Lies:
6	4	v. u. andeve	andere
12	9	v. u. Sarasbeamte	Serasbeamte
20	12 u. 13	v. o. Vo-llendung	Voll-endung
21	4	v. o. bemahlt	bemalt
25	4	v. o. gemahlt	gemalt
31	7	v. u. vollig	völlig
42	5	v. u. Sterlin	Sterling
60	6	v. u. Fs	Es
62	9	v. o. Kastencke	Kastenecke
—	11	v. o. Diligenzen	Diligencen
64	6	v. u. Tühren	Thüren
67	14	v. u. entstelllt	entstellt
72	—	pag. 70	pag. 72
—	3	v. u. Gehrungen	Gährungen
85	15	v. u. Ilälfte	Hälfte
87	6	v. u. sey.	seyn.
—	3	v. u. meisten	meistens
90	17	v. o. Ringeln	Riegeln
92	11	v. o. halbzirkelför-migen	halbzirkelförmigen
—	3	v. u. Taffend	Taffent
95	11	v. o. Sword-Casc	Sword-Case
99	2	v. u. Madrit	Madrid
100	10	v. o. dunklcarmoisin-rother	dunkelcarmoisinro-ther
108	6	v. o. Häinautt	Häinault
—	13	v. u. üherspannt	überspannt
110	11	v. o. ansgeschmiedet	ausgeschmiedet
—	13	3. o. Sperriemenha-cken	Sperrriemenhacken
120	7	v. o. Coupes	Coupés
—	11	v. u. leichteu	leichten

IV. Band.

Seite	Zeile	Anstatt:	Lies:
122	8	v. u. dnrch	durch
125	14	v. u. abgelofen	abgelaufen
235	18	v. o. ellen	allen
136	—	pag. 156	pag. 136
—	11	v. u. Schnelligkeit,	Schnelligkeit
145	10	v. o. diesen	diesem
147	14	v. u. aueh	auch
150	13	v. o. Jakre	Jahre
159	1	v. o. hedienen	bedienen
160	14	v. u. hund	kund
161	15	v. o. befödern	befördern
165	1	v. o. Kunstsachen	Kunstachsen
—	7	v. o. unterhalren	unterhalten
167	18	v. u. semisch	chemisch
171	8	v. o. hedeckt	bedeckt
173	2	v. o. zusammenge-schweifst	zusammengeschweifst
175	4	v. u. derin	darin
180	6	v. o. woreuf	worauf
182	5	v. o. Diligencen	Diligencen,
184	8	v. o. zweyfelt	zweifelt
187	3	v. o. 5)	3)
188	15	v. u. abzulösen	abzulösen
189	11	v. u. Saths	Staats
190	12	v. u. Reisewagnn	Reisewagen
191	10	v. u. gedränkt	getränkt
—	1	v. u. anf	auf
199	5	v. o. Vevminderung	Verminderung
202	11	v. o. Eiscenbahn	Eisenbahn
—	—	v. o. augestellt	angestellt
203	4	v. o. hrachten	brachten
209	11	v. u. Eransen	Fransen.

Einleitung des dritten Bandes.

Es ist schon in dem ersten und zweiten Theile dieses Werkes viel von dem Fahrwesen der Alten, besonders aber von den vielerley Arten Wagen der *Griechen* und *Römer* gesagt worden, deren sich diese Völker Jahrhunderte hindurch bedienten. — Nachdem aber endlich die Weltherrschaft des stolzen *Roms* vernichtet war, so sah man auch bald ihre einst so ausgezeichneten Künste merklich dahin sinken, und ihren muthlosen Genius Schutz bey den Fremden suchen. Dieses traurige Ereignifs verbreitete sich bald durch alle Zweige des weiten Reichs der Künste. Auch die Kunst, die Pracht und die Zierde ihrer schönen Wagen theilten, wie alles Uebrige, gleiches Schicksal: sie verschwanden, und einfachere Fahrwerke ersetzten von jener Zeit an ihre Stelle. Nicht mehr erblickte man den sich den Göttern gleich achtenden Triumphator auf seinem hohen Wagen stehend, an welchem öfters das gediegene Gold die Auswahl des guten Geschmackes ersetzte, und die Menge kostbarer Gemmen, Diamanten und anderer edlen Steine, womit sogar die Felgen der Räder übersäet waren, den Pomp noch erhöhen sollte; auch nicht jene gränzenlosen Prachtaufzüge, die den Sieger umgaben, und womit sie oft die Augen der Welt beleidigten, wo man auf einer Menge prächtig und künstlich verzierter Wagen dem neugierigen Volke die geraubten Schätze zur Schau einherführte.

Der sonst so geräuschvolle Circus ward nun für immer verlassen, und das Gewieher der flüchtigen Renner, das Gerassel der Bigen und Quadrigen ertönte nicht mehr in dessen verödeten Mauern. Das reiche Carpentum der Kaiserinnen und der edelsten römischen Matronen prangte nicht mehr durch die Strassen Roms, und die Priesterinnen der Götter, einst in reichen Pilentis

einher fahrend, schlichen schüchtern zu Fuſse nach den stillen Hallen der Tempel.

Auch der stolze *Currus Augustanus*, und die schaukelnde *Carruca*, worin ehedem die Groſswürdenträger sich den Blicken des Volks, recht erhaben sitzend, und in der gröſsten Kleiderpracht zeigten, warfen nicht mehr ihren bezaubernden Schein durch die Straſsen der Stadt, oder durchschimmerten die Plätze *Roms* mit ihren Strahlen.

Ausländische Völker hatten fremde Gebräuche und Sitten nach *Rom* verpflanzt, und der fremde Sieger tummelte nun sein muthiges Streitroſs in dem einsamen Circus. — Jeder fremde Kriegsmann würde es unter seiner Würde geachtet haben, im unkriegerischen zierlichen Wägelchen sitzend, und ohne Waffen vor dem Volke zu erscheinen, und der allgemein zerrüttete Wohlstand erlaubte dem einst begüterten Bürger nicht mehr, sich in seinem ehemaligen Aufwande den Blicken des gierigen Eroberers zu zeigen.

Der damals im stäten Kriege lebende Ritter setzte seinen gröſsten Stolz darauf, sich und seinen tapfern Streithengst auf das stattlichste zum Kampfe ausrüsten zu lassen, und man sah auf den prächtigen Helmen, Schilden und Waffen der fremden Ritter, so wie auf den Rüstungen und prunkenden Decken des Roſses, alle Kunstarbeiten wieder aufleben und fortsetzen, die ehemals die Zierde des Circus ausmachten.

So sind jene schönen Arbeiten der Waffengeschmeide entstanden, wovon wir noch hin und wieder die kostbarsten Ueberbleibsel aus dem Mittelalter in den Kunstkabinetten der Fürsten und Vornehmen bewundern. Man entdeckt oft noch Meisterstücke von Stahl, Eisen und andern Metallen, welche das Gepräge von früheren Jahrhunderten tragen, die erst nach dem Verfalle des römischen Reichs entstanden, und von deutscher Meisterhand verfertigt sind. Die Zeichnungen sind reich und geschmackvoll, die Metall-Schnitzarbeiten (Ziselirer) künstlich und vollendet, der blau angelaufene Stahl, rein und blank, wie ein Spiegel, und die darauf eingelegten Verzierungen von dichtem Golde und Silber, an Feinheit so zierlich und dauerhaft aufgetragen, daſs solche unstreitig noch jetzt mit den schönsten Arbeiten unserer Zeit wetteifern dürfen.

Aus diesem könnte man billig schlieſsen, daſs, wenn auch einige Jahrhunderte hindurch die Länder durch die endlosen Kriege in eine tiefe Finsterniſs versunken waren, dennoch aber lebhafte Funken der Kunst verborgen

glimmten, und sie endlich wieder triumphirend, obgleich in verändeter, jedoch nicht minder schönen Gestalt, freundlich hervorbrach.

So hat dieser ewige Wechsel immer Neues erzeugt, und die Nachforschungen des Menschen mit Vortheil gereitzt und begünstigt. Der große ägyptische Styl verschwand, ihn ersetzte der griechische, auch dieser sank dahin, an seiner Stelle erhob sich die römische Kunst, und ihr folgten die nicht minder großen und kühnen gothischen Kunstwerke. Die maurischen Denkmäler lassen uns ebenfalls ein reiches Gefilde ihrer bezaubernden Bildung zurück.

Jedes dieser Zeitalter trägt seinen eigenen besondern Stempel von ausgezeichnetem Kunstgefühle mit sich; so wie aber im Allgemeinen die Schöpfungen der Kunst überall als Ausflüße der individuellen religiösen und politischen Ausbildung der Nationen erscheinen, und da, wo sie in das bürgerliche Leben einwirken, sich dem Geschmacke und dem Bedürfnisse des Zeitalters anschmiegen, so war auch, was insbesondere von der Kunst des Wagenbaues mit den religiösen und politischen Einrichtungen der Römer zusammenhing, die Tensa, die Carruca, das Pilentum, das Carpentum, mit demselben in dem neuen Leben, das sich gestaltete, für immer untergegangen.

Nur die einfache Rheda, welche, jenen hohen Institutionen fremd, zur Erleichterung des Verkehrs und der Annehmlichkeit des Lebens diente, und die wohl gar als früher aus *Gallien* nach *Rom* verpflanzt, dem Eroberer selbst nicht ganz fremd seyn mochte, erhielt sich im allgemeinen Wechsel der Dinge; denn man sah sie noch hin und wieder in ihrer alten Form erscheinen, bald unter verzierter Gestalt, das Gepräge des Landes verrathend, wie sie wieder in Aufnahme kam.

Sparsam mag freilich anfangs der Gebrauch dieses Fuhrwerks gewesen seyn, denn der eingeschüchterte Einwohner brauchte wohl immer einige Zeit, bis er nach und nach ins Geleise seiner alten Gewohnheiten und Bequemlichkeiten, soviel ihm davon übrig blieb, zurückkehrte.

Die erste Spur, die unsers Wissens sich in der Geschichte der neuen Epoche von dem Gebrauche der Rheda findet, fällt in das Jahr 576, und die damaligen goldenen Wagen der Deutschen und jene bunten gezierten Chars der Franzosen scheinen nichts anders, als die frühere Rheda der Römer zu seyn, die sie selbst einstens von den Galliern entlehnt hatten. Siehe, was *Fortunatus* in seinem Gedichte an den *Bertechramnum*, Bischof von Bourdeaux,

von diesem Fahrwerk sagt, als ihn dieser Bischof, um ihm eine Ehre zu erweisen, zu sich in seinen Wagen erhob. Lib. III. Cap. XXII.

Curriculi genus est memorat quod Gallia Rhedam etc.

Hiebey kommt zu bemerken, daſs in den früheren Zeiten des Christenthums man aus keinen so klaren und zahlreichen Quellen mehr schöpfen konnte, wie bey den *Römern*, wo man auf den vielen Monumenten von Stein, Marmor und Erz, eine Menge Gegenstände fand, die dem Forscher zur Beleuchtung dienen konnten, besonders in jenen Zeiten, wo die geheiligten Formen der Wagen, wegen ihres gottesdienstlichen Gebrauches, sich beständig unverändert erhielten, da hingegen in den neuern Zeiten, und besonders in den letztern Jahrhunderten, die verschiedenen Gattungen der Fahr- und Lustwagen sich nicht so streng durch ihre äuſsern Formen auszeichneten, und es nicht selten war, daſs sie mehrmals ihre Gestalt änderten, und daher ihre Namen auch öfters verwechselt wurden. So wird bey den römischen Autoren anstatt des Wortes Sarracum auch Serracum und Sorracum gebraucht, unreine gemeine Bauernwagen zu bezeichnen; aber *Venantius Fortunatus*, Bischof von Poitou, bedient sich des Wortes Serracum, wo er an *Radegunda* schreibt, in seinen lateinischen Gesängen Lib. 8. Cap. I., um einen Fahrwagen besserer Art zu bezeichnen:

Splendida Serraco quandam subvecta superbo,
Nunc terit obsequio planta modesta lutum!

Lange Zeit war der Wagenbau vernachläſsiget, und die zerstreuten Fahrwerke hatten keine bestimmte Form, denn die geharnischten Männer gaben dem Reiten den Vorzug. Erst seit ungefähr 2 Jahrhunderten fing man an, in Paris die Fahrwagen fabrikmäſsig zu betreiben. Es übernahmen alsdann einige thätige Männer, welche vorzügliche Kenntniſse in diesem Fache, ein groſses Lokale und hinlängliche Mittel selbst besaſsen oder finden konnten, alle jene Handwerksleute in einem geräumigen Gebäude unter ihrer eigenen besondern Leitung zu vereinigen, wozu sie sich, so weit es die damalige Körperschaft oder die Zunftrechte gestatteten, selbst die tüchtigsten Arbeiter wählten, oder, wo dieses die Handwerksrechte nicht zulieſsen, sich an den Regenten des Landes wendeten, um sich dieses Privilegium zu verschaffen. Bald folgten mehrere diesem Beyspiele, und in einem Augenblicke, der dieser Fabrikation am günstigsten war, wo das baare Geld wieder anfing, in Umlauf zu kommen, wozu die Beendigung des hannöverischen oder siebenjährigen Krieges nicht wenig beygetragen hatte, sah man eine Menge der schönsten Luxuswägen nnd Carrossen das Pariser - Straſsenpflaster durchrollen, und die Bewunderung der Frem-

den an sich ziehen, so zwar, dafs Paris fast den Alleinhandel mit allerley Gattungen an Fahrwagen, Carrossen, Kutschen und Chaisen hatte; denn in dieser Hauptstadt fand man alle nur erdenkliche Künstler und Handwerker in Bereitschaft, die man zu einem vorzüglichen Wagenbaue wünschen konnte.

Unter diesen zeichnete sich aus der berühmte Schlossermeister *Dlemé* in Paris, der der Erste war, welcher gewagt, die Kutschenkasten oder neuere Art Berlines (die bisher auf zwei langen Riemen mit ihren Winden angespannt hingen) auf elastischen Stahlfedern schwebend, zu setzen, deren davon in folgender Tab. LXI. Fig. 3. und Tab. LXIX. von verschiedenen Formen angemerkt sind, welche Erfindung man lange nicht nachzuahmen traute, bis man sich endlich überzeugt hatte, dafs die Stahlfedern selbst an den Reisewagen als das sicherste und sanfteste Hängwerk zu empfehlen sind, und dafs sie selbst vieles zur Erleichterung des Fahrwerkes beytragen.

Die Kutschen-Lackirerey hat an dem berühmten Pariser Maler und Lackirer *Martin* einen Künstler gefunden, der bewies, dafs der damals so berühmte unnachahmbar gehaltene Chineser-Firnifs (Vieux lacq.) mit allen seinen vorzüglichen Eigenschaften auch in Europa, nicht allein in fürstlichen Sälen und Zimmern, sondern auch an Staatswägen und Hofcarrossen, in der gröfsten Vollkommenheit könne nachgeahmt werden. Man hat Beispiele, dafs damals vornehme Herrschaften die glanzlackirten Tafeln ihrer Kutschen öfters mit solchen ausgezeichneten Malereyen zieren liefsen, dafs selbst Kenner dergleichen Gemälde, wenn der Wagen zum fernern Dienste untauglich erkannt war, herausnehmen liefsen, und zu hohem Preise gesteigert hatten.

Nicht immer ist der Arbeiter, der den Reisewagen bauet, und der nie darin gefahren, noch seltener darin gereiset ist, der Mann, der über die Mängel und die Verbesserung eines solchen Wagens richtig urtheilen kann, sondern derjenige, der bey öfteren Reisen sich selbst seine Bequemlichkeit suchen mufste, und sie gefunden hat. Auch hatten die Pariser-Wagenfabrikanten den Vortheil, sich in ihrer Hauptstadt die besten Gattungen von Zuthaten, Waaren, Tüchern, Scharlachen, Sammeten, Posamentarbeiten, besonders von feinen Karmesinen, wie auch von den besten Seidenstoffen zu wählen, und sich alle nur möglichen besten Arten von starkem und feinem Leder, so wie die schönsten Cordouane, Saviane (Marroquins) und andere Arten feiner Felle, wie auch die klarsten und schönsten geschliffenen Kutschengläser zu verschaffen, die damals an Feinheit den so sehr berühmten venetianischen gleich geschätzt wurden; die Stickerey mit einer geschmackvollen Zeichnung verbunden, so wie die Bronze-

arbeiten, deren glühendes Gold (Or mat) und sehr künstliche Ausarbeitung überall von den Kennern bewundert wurde, trugen vieles dazu bey, um den Pariserkutschen an allen Höfen von Europa den Vorzug zu verschaffen, und zu jener Zeit traf man auch wirklich an allen fürstlichen Höfen ein Paar dergleichen Musterkutschen an. Indessen ist jene Zeit dahin, und sie wird wohl nicht so bald wieder kommen; denn noch vor fünfzig und etlichen Jahren war von *Straſsburg* bis nach *Paris* nicht eine Wagenfabrike; allein jetzt existiren eine Menge derselben, wo man in den meisten von allen Gattungen Wagen vorräthig findet, und durch ganz Deutschland trifft man wenigstens in jeder Stadt, vorzüglich in Residenzstädten, dergleichen ausgezeichnete Wagenfabriken in vollem Gange.

Nun aber hat sich der Geschmack der Kutschen und Fahrwerke zwischen den *Franzosen* und *Engländern* ganz getheilt, und der Kenner unterscheidet leicht die Kenntniſs und den Geschmack der ersteren, einen Staatswagen zu bereichern und mit Kunst zu verzieren, so wie er das einfache und zweckmäſsige in der Fabrikation der letztern, richtig zu schätzen weiſs.

Wenn ich es deſswegen wage, meinen zwey früheren Bänden über die Fahrwerke der alten *Griechen, Römer* und anderer alten Völker, noch einen dritten Band über die Fahrwerke verschiedener Völker des Mittelalters, nebst dem schönen Wagenbau der Carrossen, Chaisen und Kutschen bis auf den heutigen Tag mitzutheilen, so muſs ich zugleich um gefällige Nachsicht bitten, wenn über diesen Punkt mir noch manches zu sagen übrig bleibt. Allein ich rühme mich keineswegs, dieses Fach vollkommen erschöpft zu haben, und vielleicht findet sich noch später ein Wagenbaukundiger, der es über sich nehmen wolle, die Stellen zu ergänzen, die zu berühren mir entgangen sind. So sparsam auch die aufklärenden Stellen über das Fahrwesen der Römer und anderer alten Völker, bey den alten Schriftstellern zerstreut zu finden sind, so reichlich sind sie noch im Vergleiche mit jenen, die uns aus den Zeiten der Finsterniſs und der Unwissenheit gerettet, und bis auf unsere Tage erhalten wurden, wo wir weniger über dieses Fach in Büchern entdecken als in den Vorstellungen vaterländischer Geschichten, die man noch auf alten gewirkten, gewebten oder gestickten Tapeten in Kirchen, Klöstern, Residenzen und Rathhäusern hin und wieder zerstreut, jedoch gut aufbewahrt, findet. Vor der letzten französischen Revolution fand man noch, besonders durch ganz *Frankreich*, daſs alle groſsen Säle, und sogar die Gaststuben der Wirthshäuser in Städten und Dörfern, mit Tapeten behangen, so wie daſs die Häuser und Strasen an ausgezeichneten Festtagen, mit dergleichen öfters sehr kostbaren gewirkten Teppichen ausgeschmückt

waren, worauf meistens merkwürdige vaterländische Begebenheiten aus jener Zeit treu abgebildet waren, auf denen man die verschiedenen Trachten, die Lieblingsfarben, die vorzüglichsten Prachtarbeiten in Waffen und Pferdeschmuck sah, wobei sich auch öfters vielerley Pracht-, Lust- und einfache Wagen nach damaligem Geschmacke, nebst ihren bespannten Rofsen, lebhaft vorgestellt fanden, deren sich viele in diesem Werke auszeichnen, die von solchen Bildern entlehnt, und abgezeichnet wurden. Die sichersten Quellen aber, wo man von den Zeiten des Mittelalters im Fache der Wagen etwas Belehrendes und Sicheres schöpfen konnte, waren die Tapezereyen oder die kostbarsten Teppiche, die schon vor vielen Jahrhunderten stärker im Brauche waren, als heutigen Tags. Man machte deren in den meisten grofsen Städten, sowohl in *Deutschland* als *Frankreich* und *Italien*, besonders in den *Niederlanden*; auch in *München* fehlte es nicht, dergleichen ausgezeichnete Künstler zu zählen. So bewundert man unter Andern bey den Turnieren, welche Anno 1568 auf dem Schrannenplatze in *München* bey Gelegenheit des Hochzeitfestes Herzogs *Wilhelm* von *Bayern* mit Fräulein *Renata* von *Lotharingen* gehalten wurden, den Platz, sowie die meisten Strafsen, wodurch der Zug ging, mit den schönsten Tapeten oder gewirkten Teppichen, nach jener Art verfertigt, und meistens die Thaten ihrer Helden vorstellend, was gewöhnlich bey allen feyerlichen Gelegenheiten der Fall war. Jene Künstler waren Zeitgenossen von den nämlichen Helden, die sie in ihrem Ritterschmucke und Kriegsrüstungen, auch öfters in ihren Turnierwaffen vorstellten; wo sollten sie also diese Ausbildung natürlicher finden, als da, wo sie die Gegenstände täglich vor Augen hatten.

Besonders zeichneten sich die Tapezereyen im grofsen Saale des Rathhauses zu *München* vorzüglich aus, welche von dem vortefflichsten Künstler *Petro Candido* entworfen, von niederländischen berühmten Meistern aber in *München* aus Seiden gewirkt, und nicht allein wegen der ungemeinen Kunst, sondern auch wegen des aufs allerreichste eingewirkten Goldes, auf ungeheuern Werth geschäzt wurden, wo dergleichen kostbare und kunstreiche Tapeten damals wenig gefunden werden konnten. Es sind aber dieselben um so mehr schätzbar, weil die ruhmwürdigsten Thaten *Ottonis Magni*, Churbayrischen Stammvaters, darin aufs lebhafteste vorgestellt sind. Die andern Säle, Zimmer und Stiegen nebst Durchgängen gemeldeten Rathhauses, waren gleichfalls mit kostbaren Tapezereyen behangen, welches in obengemeldeter Beschreibung der Tauf - Ceremonien von *Philipp Blondeau* und *Joseph Cavallo*, beide Churfürstliche Kammerfouriere, ehedem bei *Johann Lukas Straub*, Stadtbuchdrucker zu *München*, nähers gefunden werden kann. Die reichsten Sammlungen aber von den auserlesensten Tapeten konnte man vorzüglich am Frohnleich-

namstage, sowohl in *Paris*, als in andern grofsen katholischen Städten, zur Schau ausgehangen sehen, worunter man besonders die rarsten aus der königl. Manufactur der *Gobelins* bewunderte. Auch findet man noch heutigen Tages ächte Abbildungen von verschiedenen Wagen und Fahrwerken, wie solche vor einigen Jahrhunderten üblich waren, deren der Verfasser hier in diesem Werke einige mittheilet, die er der Mühe werth hielt, abzuzeichnen, wie er sie in verschiedenen Wallfahrtsorten von bemerkenswerthen Votivtafeln entlehnte. Es bleiben uns noch überdiefs manche belehrende Urkunden in Holzschnitten von anerkannten Künstlern übrig, die sich schon vor drey Jahrhunderten die Achtung ihrer Mitwelt durch ihre ausgezeichneten Fähigkeiten zu verdienen wufsten, wie ein *Albrecht Dürer*, ein *Hans Burgmayer*, *Hans Schäufele*, Mahler aus *Nördlingen*, und künstlicher in Holz gerifsener Figuren - Schneider, *Joseph Amman*, *Hans* von *Eulenbach* u. a. m., wovon man in diesem Bande diejenigen getreu abgebildet und beygefügt findet, die ihrer Seltenheit wegen verdienen aufbewahrt zu werden, und obgleich die damaligen Erfinder in der Kenntnifs des Wagenbaues noch weit gegen unsere Wagenbauer zurückzustehen scheinen, so gaben sie uns doch manchen Stoff, belehrende Untersuchungen und Vergleiche anzustellen, die nicht ganz fruchtlos verschwinden werden.

Was einige uralte Urkunden betrifft, die wir in diesem Werke in treuer Abschrift liefern, und deren sich in der bayerischen Königsstadt *München* ein kostbarer Vorrath in den zahlreichen Archiven und Bibliotheken befindet, haben wir geglaubt, manchem Alterthumsforscher einen Gefallen zu erweisen, wenn wir die Schreibart jener Zeit wieder buchstäblich so überliefern, wie wir sie gefunden haben.

Capitel I.

Von den ersten Wagen und Fahrwerken seit dem Verfalle der Römer.

Die Menschen haben sich von jeher verschiedener Arten von Wagen bedient, und diese sind eben so alt, als der Handel, der seine Entstehung dem ersten gesellschaftlichen Verbande zu verdanken hat.

Nach und nach verbesserte der Wohlstand die ursprünglichen Formen dieser Fahrwerke, sowohl die, so zum Fahren der Leute, als jene, so zum Fortbringen der Güter und Waaren dienten. Wir finden bereits zu den Zeiten der ägyptischen Pharaonen hinlängliche Beweise, daſs es schon zu jenen Zeiten nicht allein allerley Gattungen Wagen in Menge, sondern auch ausgezeichnete reiche Prachtfahrwerke gab. (Vid. Wagen und Fahrwerke der Alten tom. II. pag. 57).

In den frühesten Zeiten war es Sitte bey den Groſsen und Vornehmen, daſs, wenn sie Jemand besonders ehren, oder vor Andern auszeichnen wollten, sie ihn zu sich in ihre Wagen sitzen lieſsen, deren sie schon zu jenen Zeiten mehrere zur Auswahl hatten; wie man das Beyspiel bey dem Könige *Pharao* findet, als er dem Volke den *Joseph* als Statthalter vorführen lieſs, so auch der König *Jehu*, als er dem *Jonadab* die Hand reichte und ihn aufsteigen hieſs. (2tes Buch der Richter Cap. 10. 15.)

Der Kämmerer und Schatzmeister von der Königin *Candaces* im Mohrenlande, der in seinem Reisewagen sich wieder nach seinem Lande begab, lud den frommen *Philippum* ein, sich neben ihn auf den Wagen zu setzen; und noch in unsern Zeiten hat man das Beyspiel, daſs huldvolle Fürsten öfters verdienstvolle Männer neben sich in den Wagen sitzen lieſsen. Auch giebt es noch Höfe, wo gewissen Aemtern das Vorrecht ertheilt wird, in Wagen des Hofs zu fahren;

an andern Orten wurde ehmals ein solcher Vorzug als eine besondere Gnade angesehen, und nachgesucht.

In früheren Zeiten, wenn die Luxuswagen in den Städten anfingen überhand zu nehmen, wie dieſs öfter schon bey den Römern der Fall war, so fühlten sich die Obrigkeiten schnell in Sorgen, und glaubten, daſs es ihre Pflicht wäre, diesem einreissenden Unfuge sogleich Einhalt thun zu müſsen, und der zunehmenden Sittenverderbniſs bey Zeiten einen Damm zu setzen. Es war deſswegen meistens befohlen, daſs nur die vornehmsten Staatspersonen sich dieser Fahrwerke bedienen durften, weſshalb die vom geringen Stande und die Nichtadelichen beständig auf Mittel sannen, diesen Verboten auszuweichen. Oefter gaben sie ihnen eine andere Form, und setzten sie auf zwei Räder anstatt vier, so daſs sie nicht mehr den Namen tragen konnten, den ihnen das Verbot ertheilte.

Zuweilen ward alten und kranken Bürgerinnen als eine Ausnahme gestattet, sich der Wagen über Land zu bedienen. Auch war ihnen dabey vorgeschrieben, wie weit sie die Vergoldung oder Malereyen, die damals üblich waren über den Wagen ausdehnen durften.

Diese Verbote aber dauerten alle immer nur eine kurze Zeit, und die Lust, spazieren zu fahren, hatte schon zu viele Anhänger gewonnen, besonders bey dem schönen Geschlechte, um nicht sogleich wieder in Aufnahme zu kommen, und da einmal hinlänglich genug erwiesen war, daſs die Fabrikation der Wagen einer Menge Leute neuen Broderwerb verschaffte, der mehr vortheilhaft als nachtheilig für das gesellschaftliche Leben sich zeigte, und auch denjenigen sehr erwünscht zu statten kam, die gerne vieles Geld unter die Leute kommen lieſsen.

So versuchte öfter schon der römische Kaiser *Alexander Severus* diese sogenannten verschwenderischen Ausgaben zu hemmen; aber umsonst, und als er sah, daſs er diesem Aufwande keine Schranken mehr setzen konnte, widerrief er das Gesetz, und erlaubte nun Jedem, sich Wagen zu halten, von welchem Reichthum und in welcher Form sie auch nur seyn mochten.

Dieses war bey den römischen Kaisern öfters der Fall, aber nie konnte es lange und fest durchgesetzt werden.

Die *Gallier*, Liebhaber vom Reiten und Fahren, zeichneten sich schon besonders in Verfertigung aller Arten von niedlichen Fahrwerken aus, und in der vorzüglichen, schönen und guten Fabrikation von Gold- und Silberplattirung,

womit sie die Fahr- und Reitgeschmeide ihrer ohnediefs schon sehr schönen gallischen Pferde zu bereichern verstanden.

Viele Geschichtschreiber, und selbst *Julius Caesar*, erzählen uns von ihren Prachtaufzügen und Festen, wobey vorzüglich eine Menge der schönsten gallischen Pferde erschienen, die sich noch durch ihre kostbaren Decken, Satelzeug und Gezäume um so mehr auszeichneten, weil sie besonders dergleichen Umzüge durch den grofsen Aufwand, den sie bey solchen Gelegenheiten an den Tag legten, um so mehr verherrlichten. Noch findet man heutigen Tages in Frankreich, besonders in den mittägigen Gegenden, Spuren jener alten gallischen Aufzüge, von denen die Zeit ihres Ursprungs nicht mehr erforscht werden kann. Auch sieht man noch in unsern Tagen zu Antwerpen bey grofsen Festen den Umgang wiederholen, welchen die Antwerpener-Bürger seit undenklichen Zeiten bey merkwürdigen Gelegenheiten feyerten, und der in der Landessprache der groote Homegang, genannt wird, wobey man unter der Menge der Vorstellungen viele besondere Bilder bemerkt, wie z. B. den Triumphwagen des Neptun, das grofse Meerschiff mit Mast, Thauwerk und Segeln, den Wallfisch, den schreckbaren Riesen u. dgl. Bilder mehr, welche theils von Pferden gezogen, theils getragen, andere durch innere verborgene Maschinen fortgetrieben wurden. Vielleicht hatten die römischen Schiffergilden ehemals dem Neptun zu Ehren, dergleichen Feste längs den Ufern von grofsen Flüfsen angestellt, welchen sie den glücklichen Küstenhandel in jenen Gewäfsern verdankten, so wie man längs der Donau, dem Rheine, dem Maine und dem Nekar etc. viele römische Inschriften, Altäre und Monumente antrifft, als Beweise, dafs die dortigen Schiffergilden ebenfalls für die Flufsschifffahrt allerley dergleichen fromme Opfer der Dankbarkeit dem Neptun darreichten.

In der Antiquitätenhalle zu *Baden*, bey *Rastadt*, sieht man z. B. einen viereckigen Altarstein, 2 Schuh hoch, 10½ Zoll breit, der in jener Gegend ausgegraben wurde, worauf Neptun in hoch erhabener Arbeit stehend abgebildet ist, in der Rechten einen Delphin, in der Linken den Dreyzak haltend, zu seinen Füfsen liegt ein Seeungeheuer.

Die *Gallier* suchten sich, besonders in den letzten Zeiten der Regierung von *Clovis I.*, gänzlich von der römischen Herrschaft zu befreyen, und zur selbstständigen Nation zu erheben, welches ihnen auch gelang, und Frankreich fing nun an, sich mehr im Wohlstande, als unter den Römern zu sehen.

Von diesen Königen fing das Land an, sich zu erholen und es öffentlich an den Tag zu legen. Sie gaben Pferdewetten, Wagenrennen und

Thierhatzen etc., endlich aber wurde das baare Geld immer seltener unter *Clovis* und seinen Kindern; aber seit den glücklichen Unternehmungen, die seine Nachfolger in *Italien* wagten, und ihren Handelsverbindungen mit den morgenländischen Völkern, brachten sie aus jenen Ländern wieder einen grofsen Ueberflufs dieser edlen Metalle, so wie eine Menge von Edelsteinen, Seiden, kostbaren Gefäfsen und anderem Schmucke nach *Frankreich* zurück, so dafs der Aufwand an den Höfen dieser Könige, jenem der kaiserlichen Höfe nichts nachgab. *) Auch *Paris* nahm Antheil an diesen Vergnügungen, und hatte schon vor dem Jahre 485 eine Rennbahn oder Arena, die noch heutigen Tages le Clos des arennes genannt wird, wo jetzt die Vorstadt von *St. Victor* liegt; in der Mitte dieses Circus ward ein leerer Raum aufbehalten, den man eigentlich die Arena nannte, mit feinem Sande bestreut und geebnet, und der blofs für die Gefechte der Kämpfer (Gladiatoren) und die Thierhatzen bestimmt war; der Kreis aber des Circus blieb für das Wagen- und Pferderennen allein vorbehalten. Selbst der König *Pipinus*, der Kurze genannt, liebte diese Gefechte sehr, besonders aber die Hatzen der Stiere gegen die Löwen; obgleich er von kleiner Gestalt war, so zeichnete er sich in mancher Gelegenheit als sehr tapfer und gewandt aus, besonders aber damals, als er in den Hof der Abtey von *Ferriere* trat, wo eben ein grimmiger Löwe gegen einen wilden Stier sich im Gefechte befand, und da ihm bekannt war, dafs seine Hofleute manche Scherzreden wegen seiner kleinen Gestalt sich gegen ihn erlaubten, rief er seinen Rittern zu: „Wer ist unter euch tapfer genug, um diese zwey erbitterten Thiere von einander zu trennen?“ da sich aber keiner meldete, sprach der König: „nun so will ich es für euch wagen,“ stürzte sich auf den Löwen, durchstach ihm mit Blitzesschnelle die Brust, und schlug dem Stiere mit einem Hiebe den Kopf ab, so, dafs beyde Thiere todt auf der Bahn liegen blieben, worauf der König die Spötter ansah, und ihnen zurief: „lernet hiemit, dafs die Tapfer„keit eines Mannes nicht von seinem Wuchse abhängt, und wer sich inskünftige „noch dergleichen Scherze gegen mich erlauben sollte, den werde ich nieder„zustürzen wissen, wie einst der kleine *David* den Riesen *Goliath* zu Boden „warf. **)“

So findet man noch in *Paris* manche Beweise, die an das Halten solcher Kampflöwen erinnern, wie z. B. der Löwenthurm, der Löwenstall, die Löwenstrasse etc.; man weifs von *Philipp* von *Valois*, dafs er einen festen Behälter in dem Thurme von *Louvre* bauen liefs, um seine Löwen,

*) Mezerai im Leben des Königs Dagobert I. Anno 636.

**) Anno 752. Mezerai. —

Bären, Stiere und andere wilde Thiere, die er zu Hatzen hielt, darin zu verwahren.

Auch *Heinrich III.* nährte noch im Jahre 1583 viele dergleichen wilde Thiere, die er aber alle an einem Tage todt schiefsen liefs, weil ihm geträumt hatte, sie würden ihn einst zerreifsen. „Unsere heutigen Sitten lassen uns kein „Vergnügen an dergleichen Gefechten armer Thiere finden, während wir defs- „wegen an Tapferkeit den Römern nicht nachstehen," sagt Hr. von *St. Foix* in seinen historischen Versuchen über *Paris*.

Die *Gallier* zeichneten sich schon sehr frühe zu der Römer Zeiten durch ihre schöne und geschmackvolle Gürtler-Arbeit aus, die sie zu den Zierrathen von allerley Wagen, und zu den verschiedenen Theilen des Pferde-Schmuckes von getriebenem Messing verfertigten, und in's Ausland verschickten. *Plinius* sagt: „diese gallische Erfindung werde vorzüglich in *Alizia* (dem heutigen *Alice en Bourgogne*) betrieben", welcher Ort wegen dieser Arbeiten so berühmt geworden sey. Auch wetteiferten die *Biturigen*, oder die Bewohner des heutigen *Berry* in *Frankreich*, in Verfertigung eben solcher Waaren; sie hatten aber das Lob, dafs sie besonders in Vergoldungen sich auszeichneten, da erstere hingegen den Vorzug von dauerhafter Versilberung hatten, daher dieser Schriftsteller ausruft: „Es ist zu bedauern, dafs dergleichen künstliche Arbeiten, welche „verdienten in den Zimmern der Grofsen bewundert zu werden, nun an den „Wägelchen angeheftet, in Koth und Staub herumfahren." So haben wir Beyspiele, dafs schon in den ältesten Zeiten die vornehmen Reisenden an ihren Wagen alle möglichen Bequemlichkeiten haben anbringen lassen, wie man bey *Sueton* von dem Wagen des Kaisers *Claudius* liest, dafs er Spieltische in seinen Reisewägen einrichten liefs, die sich nicht verschoben, damit er während der Reise sein Lieblingsspiel — das Schachbrett — fortsetzen konnte. Diese Wagen hatten verschiedene andere Bequemlichkeiten, so dafs man mittelst einer Walze sich Schatten oder Sonne nach Belieben geben konnte, und mehrere dergleichen Sachen, je nachdem der Kutschenmacher zu jener Zeit Anlage zu Verbesserungen hatte, und die Vornehmen und Reichen an dergleichen Erfindungen damals Antheil nahmen.

Vitruvius beschreibt im 14. Cap. 10. Buch der Architektur, wie ein wegmefsender Wagen zu verfertigen sey, den die *Griechen* Ochema hodomethrion nannten. Längst vor *Vitruvius* hat schon *Heron* einen solchen Wagen beschrieben, den er eben so nennt. So verdienen die Wagen ebenfalls bemerkt zu werden, von denen *Dio* und *Capitolinus* erzählen, dafs sie zu den

hinterlassenen kostbaren Mobilien des Kaisers *Commodus* gehörten, und wovon einige die Stunden anzeigten, andere ebenfalls den Weg maſsen, den sie zurückgelegt hatten, welche sämmtlich Kaiser *Pertinax* verkaufen lieſs; ja es scheint nicht ganz fremd gewesen zu seyn, wenigstens findet man bey *Vegetius* und *Vitruvius* schon die Beschreibung eines beräderten Bootes, das mit 6 Schaufel-Rädern, die an 3 Wellbäumen stacken, von einem mechanischen Werke, durch 6 Stiere in Bewegung gesetzt, und fortgetrieben wurde, und, wie er behauptet, auch gegen den Strom gebraucht werden kann. *) Tab. CXLV. fig. 5 ist die Abbildung, wie sie unter der Benennung zu finden ist: Liburnae rotatae figura. An dergleichen Versuchen fehlte es zu Zeiten der Alten nicht, und es ist schon viel gewonnen, nur einen solchen Gedanken gewagt zu haben, denn wenn er auch nicht bey dem ersten Versuch gleich gelingt, so ist immer zu vermuthen, daſs er nicht verloren geht, und früh oder spät verbessert durchgesetzt wird. (Siehe im Iten Theile meines Werkes „Wagen der Alten" Cap. 8 von den besonderen Erfindungen und Bauarten pag. 120.)

Die ersten Wagen waren unstreitig früher bey den Völkern des Orients bekannt, ehe solche bey den Bewohnern von *Europa* den Vorzug erhalten konnten, die sich von jeher lieber der Pferde zum Reiten, als zum Fahren bedienten, da hingegen die morgenländischen Völker schon gewohnt waren, von den Zeiten der ägyptischen *Pharaonen* her, die schönsten Pracht-Fahrwerke zu schauen; die Natur selbst jenes Landes schien ihnen lauter auſserordentliche Gegenstände dazu liefern zu wollen, und jene Völker konnten nicht allein die schönsten Pferde der Welt als Renner an ihre Lustwägelchen spannen, sondern auch ihre Pracht-Fahrwerke mit Kameelen, Dromedaren und Elephanten, als solcher Königs-Wagen würdigern Geschöpfen, mit kostbaren Decken und Gezeug noch verherrlichen. Daher mag mir der Leser es zu gute halten, wenn die orientalische Araba, und die ägyptischen gedeckten Wagen, als zu den erstern gehörigen Wagen auf Tab. 1. Nro. 1. 2. 3. bezeichnet werden; denn für gewöhnliche Fahrwagen konnten sie wohl nicht anders gebaut seyn, und zu jenen Zeiten, wo man noch die Art nicht kannte, die Kästen der Stadt- und der Reise-Wagen, auf Stahlfedern oder auf Winden-Riemen schwebend, zu hängen, sahen sich die bedeckten Wagen durch alle Länder in ihrer Bauart fast allgemein gleich, nur zeichneten sich einige vor

*) Codeschalci Stevechii Commentarius ad flavi Vegeti Renati de Re militari libros. Anno 1606.

Tab. I



J. C. Ginzrot del. Anton Schleich sc.

den andern, durch leichtere und fleiſsigere Bearbeitung, oder bey Stadtwagen durch reichere Stoffe und Verzierung aus, übrigens aber waren noch alle Kästen, auch die prachtvollsten nicht ausgenommen, ganz unbeweglich auf ihre Wagengestelle befestigt. Alle dergleichen Wagengestelle, sobald die gespeichten Räder, anstatt der Trommel - Räder, durchgängig eingeführt waren, sahen sich auch in ihrer Bauart ziemlich gleich. Die Achsen waren meistens von Buchenholz, wiewohl in den ältesten Zeiten auch schon metallene Achsen, aber vorzüglicher an den Renn - und Streitwagen, gemacht wurden, die überhaupt, so wie die gottesdienstlichen Wagen der Alten, ihren ganz eignen Bau hatten (wie in beyden ersten Theilen zu sehen ist); dann ruhte der Kasten fest auf dem Schemmel oder vordern Kipfstocke, worunter sich das Vordergestell befand, welches damals keinen Scheibenkranz, sondern nur ein einfaches Reibscheit hatte, das auf den Deichselarmen lag. Das Vordergestell der vierrädrigen Wagen war mit dem Hintergestelle gewöhnlich mit einer Langwiede verbunden, wie auf Tab. I. Nro. 1.; sie ist von den Zeichnungen entlehnt, die der gelehrte *Mr. Denon* aus *Ägypten* brachte, und bemerkbar, daſs die Langwiede nicht einfach, sondern in zwey nebeneinander liegenden flachen, 6 Zoll breiten und 18 Linien dicken Schenkeln, besteht, die hinten ein Tragstöcklein von 12 französischen Zoll hoch tragen, worauf der hintere Theil des Kastens liegt, da hingegen der Kasten vorne nur auf den beyden flachen Enden der Langwieden, in die der Kipfstock eingelassen ist, ruhet.

Die Decken auf dem gewölbten Himmel bestehen gewöhnlich aus grün gefärbten, oder andern schönen bunten baumwollenen Zeugen, und öfters sieht man die Arabas oder türkischen Damenkutschen, heutigen Tags mit den reichsten Teppichen geschmückt, auch sehr zierlich und schön mit Vergoldungen und Lackierarbeiten ausgezeichnet. Man wird in der Türkey keine wahre Mahometanerin finden, die zu Pferde reitet, sondern entweder in der Araba fährt, oder sich in der Maulthier - Sänfte, oder in der Tragbahre umher tragen läſst, weil eine alte Prophezeihung verheiſset, daſs einst das türkische Reich durch ein Weib, das zu Pferd das feindliche Heer anführt, wird zu Grunde gerichtet werden.

In *Murhards* Gemälde von *Konstantinopel* 2ter Thl. Seite 169 wird gesagt: „Wir kamen endlich an einen groſsen Platz, an welchem eine Menge „bunter Frauenzimmerwagen, theils mit Pferden und Mauleseln, theils mit Büf„feln und Ochsen bespannt, in ganzen langen Reihen standen. Man könnte sie, „ihrer verschiedenen Güte nach, in Fiakers und Reisewagen eintheilen; denn „einige waren höchst erbärmlich, andere hingegen kostbar und von schönem

„Ansehen. Wir hörten auch, daſs mancher Harem bey wohlhabenden Musel-„männern seine eigenen Wagen hält, und also keine zu miethen braucht. Bey „der Abenddämmerung sind nun alle Wege mit zurückfahrenden Menschen, Pfer-„den und Güterwagen bedeckt, und die Arabas verlassen ihre Standplätze. Die „türkischen Kutscher, Kameeltreiber und ihre Fuhrknechte haben übrigens ihre „eigenen fanatischen Viehpflege-Regeln, von denen sie nicht abzubringen sind." So versichert auch *Tavernier* in seiner Reise nach *Indien*, daſs, wenn man mit einer Maulthier-Caravane reisen, und sich mit einem Vorrathe von Trinkwein zu eigenem Gebrauche vorsehen will, man sich bey Zeiten um ein Roſs, seinen Vorrath nachzutragen, umsehen muſs; denn die Kameelknechte sind so halsstörrig in ihrer vermeinten Frommheit, daſs sie einem Christen von ihrer Caravane um keinen Preis erlauben würden, auch nur das kleinste Gefäſs mit diesem, von *Mohamet*, dem groſsen Propheten, verrufenen Getränke, auf eines ihrer Kameele zu laden.

Sitze, so wie sie unsere europäischen Kutschen haben, werden mit flachen Polstern der ganzen Länge nach inwendig bezogen, auf welchen die türkischen Damen gewöhnlich mit verschränkten Füſsen sitzen, liegen und sich bewegen; es ist also der Unterschied nicht so groſs, um aus einer Araba eine Arcera zu machen, wie die der alten Römer waren, auch gibt es Arabas, die sehr leicht gebaut sind, und überdieſs noch auf beyden Seiten Gitteröffnungen haben, durch welche die Frauen einsteigen, indem keine Fuſstritte angebracht sind, wodurch sie ganz das Ansehen einer leichten gallischen Rheda erhalten. An einigen dergleichen Arabas steigen die Damen mittelst vergoldeter oder polirter eiserner Leitern, durch die hintere Oeffnung in den Kasten, wo dann die Leiter auf der Seite oder hinten angehängt wird. Indessen behalten unsere neuern Arten Kutschen und Fahrwerke immer ihren nemlichen Geschmack an Leichtigkeit, Dauerhaftigkeit der Arbeit, und man baut jetzt Wagen in *Deutschland*, die mit den besten englischen und französischen Mustern dieser Art wetteifern können, wiewohl diese einst nach dem neuen *Griechenland* in Menge versandt wurden, ehe der jüngst geendigte Krieg mit den Türken ausbrach, und sich, wie einige behaupten wollen, mehr durch Flitterwerk, überhäufte geschmacklose Zierrathen und überaus wohlfeile Preise, als durch eine wohl überlegte Bauart bey dem Nichtkenner empfehlen konnten.

Indessen breitet sich der Gebrauch der Kutschen und Chaisen auf den weiten Besitzungen der ansehnlichsten europäischen Nationen in den verschiedenen Welttheilen aus, deren viele von *England* aus dahin versandt, viele aber im Lande selbst, nach indischer Bauart, sehr zierlich und schön gebaut werden, wie auf Tab. CXLVI. und CXLVII. ein birmanischer Staatswagen vorstellt, den

Tab. II.



A. Edler sc.

die Engländer 1825 als Beute aus jenem Lande mitgebracht, wie ihn Kapitain *Seymes* in seiner Reise nach *Ava* abbildet.

Die Wagen, deren sich die Herrschaften und die Reichen in frühesten Zeiten in *Frankreich* bedienten, waren die bedeckten Fuhrwerke, die lange Zeit bey uns auch in *Deutschland* unter dem Namen Kobelwagen (Coches) bekannt blieben. Sie hatten ein gewölbtes Dach, bey gemeinen Fahrwerken war dieses mit Binsen oder Weidengeflechten geschlossen, bey Reicheren aber, mit Goldstoff überzogen, oder mit Seidenzeug, der mit Silber durchwirkt war. Dem Wagengestelle fehlte es nie an Ueberladung von schwerer Bildhauerey und Vergoldung. Viel Geschmack war nicht daran zu suchen, und man glaubte schon etwas sehr Reiches hervorgebracht zu haben, wenn man die Pferde und Wagen mit vielen Goldstoffen und Quasten überhing, womit man sich statt des guten Geschmackes auszuhelfen wuſste; diesen gab man den Namen Chars dorès oder goldene Wagen, um solche von den Gokelwagen (Cucullus) oder den gewöhnlichen Coches, zu unterscheiden. Von den übrigen altrömischen Fahrwerken blieb nichts mehr übrig, als der Name, der übrigens mit dem alten Fahrwerke nichts Aehnliches mehr hatte.

So ist die alte gallische Rheda ganz zur alten Landkutsche oder Botenwagen (Coche) herabgesunken, und wurde auch keine neue mehr nachgemacht. Die Carruca, von der *Gregorius* von *Tours* spricht, scheint nichts mehr, als eine geringe Postcarriole, oder ein leichter Rollwagen gewesen zu seyn, wie man sie in *Deutschland* noch vor ungefähr Zweyjahrhunderten zu nennen gewohnt war, und wir sie jetzt als Postcarriole bezeichnen würden, jedoch vielleicht mehr oder weniger gut verfertiget, als die, so heutigen Tages in *Wien* und durchgängig in *Ungarn* verfertigt werden. Auf Tab. XVII. Fig. 2 ist eine ungarische Kotsy oder ungarische sogenannte Kutsche abgebildet, wie solche in der k. k. Bibliothek zu *Wien* auf einem Blatte Pergament sich gemahlt findet, nebst der ausführlichen deutschen Beschreibung in groſs Folio, und führt den Titel: „Ein sehr herrliches und wohlgegründetes, geziertes auch nützliches und schönes Cunterfetbuch, wie die wilden und ungezähmten Rosse mit allem Fortell etc. können abgerichtet werden, durch *Jeremias Schemel,* Maler zu *Augsburg* 1468." Die Zeichnung eben erwähnter ungarischer sogenannten Kutsche Tab. XVII. Fig. 2 ist im Maſsstab nur halb so groſs, als die in dem angezeigten Buche; der gehörige Maſsstab ist beygefügt. Die Bespannung der Pferde ist ganz einfach; die zwey Deichselpferde sind, wie alle dergleichen, an die Deichsel mit den Aufhalten eingehängt. Die Stränge sind an den vier

Enden der Zugscheiteln befestigt, die an der Sprengwage hängen, und das dritte Pferd, so nebenher auf der Wildbahn läuft, an einer Lochstange mit Zugscheitel.

Die Herrn *von Hortleder, M. Dan. Cornides* in *Presburg*, so auch Herr *Johann Georg Krünitz* in seiner Encyclopädie, behaupteten, indessen vergebens, daſs die jetzigen Kutschen ihren eigentlichen Ursprung von diesem einfachen ungarischen Wägelchen entlehnt haben. Allein Niemand glaubt es, und dieses Wägelchen ist wohl eines von der dauerhaftesten Art, aber auch so einfach, als nur eines seyn kann, ohne Niethen, ohne Riemen, und ganz ohne Verdeck; und ein Gefährt, das den Namen Kutsche tragen soll, muſs ringsum zugeschlossen werden können.

Nur an einigen fürstlichen Höfen glänzte noch durch die Finsterniſs ein erquickender Strahl, der verhinderte, daſs kostbare Kenntnisse nicht ganz verloren gingen, und noch zuweilen dem Volke Etwas anzustaunen übrig blieb.

So war der Wagen der gothischen Prinzessin *Gelasswinda*, welche im Jahre 566 sich von *Toledo* nach *Rouen* begeben sollte, um den *Chilperich*, König von *Soissons* zu heurathen; davon erzählt der heilige Bischof *Venantius Fortunatus*, daſs er diesen Wagen habe vorbeyfahren gesehen; er war rund, und wie ein Thürmchen gebaut, ganz von getriebenem Silber, zwischen den vier Rädern schwebend, in folgenden Versen:

Post aliquas urbes pitavas attigit arces,
Regali pompa praetereundo viam
Hanc ego nempe novum conspexi praetereuntem
Molliter argenti turre rotante vehi. Lib. VI. Com. 7.

Wenn der Umstand, daſs es ein Dichter ist, der uns dieses aufbehalten hat, einige Zweifel über die Genauigkeit der Beschreibung erwecken könnte, so muſs hingegen der Charakter als Bischof und kanonisirter Heiliger, Zutrauen einflöſsen.

Man findet im ehmaligen Kloster der *St. Ottilia*, in *Elsaſs Hohenburg* genannt, eine Abbildung des Wagens der heiligen *Ottilia*, deren Vater, der Herzog *Adelricus* oder *Ettich* genannt, das Kloster erbaut hatte. Sie wird vorgestellt, wie sie ihren Vater auf *Hohenburg* ao. 753. in ihrem gezierten Wagen besucht, und das Bild daselbst auf der Mauerwand des Klosters, noch in *Königshofen Elsaſser* Chronik im Kupferstich zu finden ist. Vide Tab. III. Nro. 1 und 2 ist Einer ungefähr der nämlichen Gattung. Nro. 3 auf eben dem Blatte

Tab III.


Wagen der S.t Otilia, nach Königshovens Elsaßer Chronick.
a.o 753.
N. 1.
(Frauen Wagen. nach einer alten gewirkten Tapete, in Orleans. (Char ouvert.)
N. 2.
a.o 1500.
N. 3.
Hangender Frauen Wagen
von Schäufele.
Holzschnitt.
J. C. Ginzrot del.
A. Edler sculp.

zeichnet sich durch seine besondere Bauart vor andern aus, indem er auf vier hölzernen sogenannten Kipfen in vier eisernen Stängeln zu schweben scheint, und sich auf beyden Seiten mit zwey Regenmänteln zuschliefst, die sich auf und niederrollen lassen, um sich gegen Wind und Wetter schützen zu können. Ringsum scheint dieser Wagen Nro. 3 mit Goldstoffen überhangen zu seyn.

Dergleichen Kobelwagen, die mit runden Dächern oder Kobern geschlossen sind, werden noch viele in diesem Werke vorkommen, die entweder von alten Tapeten oder ächten Holzschnitten des Mittelalters entlehnt sind. Alle die Abbildungen, welche man von jenem Zeitalter sieht, stimmen mit dieser überein, und es scheint glaubwürdig, dafs sie einige Jahrhunderte hindurch nichts von ihrer Gestalt abänderten, indem alle, die man von jenem Zeitalter sieht, wenig in ihrer Bauart unterschieden sind, und alle die Damenwagen, sie seyen deutschen oder französischen Ursprungs, in der Form sehr miteinander übereinstimmen.

Carrucen. — Was die Benennung der bekanntesten Wagen des Mittelalters betrifft, so nahmen es die Geschichtschreiber zu jener Zeit nicht so genau, indem sie sich bald des einen, bald des andern Namens bedienten, um ein solches Gefährt zu bezeichnen. Selbst *Gregorius* von *Tours* ist in seinen Benennungen so ziemlich gleichgültig. Die Carrucae, von denen er schreibt, sind ganz anders gebaut gewesen, als diejenigen, wovon *Martial* in Lib. V. *Epigram*, und *Ammianus* Lib. XIV. spricht: „Einige suchen eine grofse Ehre „darin, in hohen Carrucen und schönster Kleiderpracht, sich dem Volke zu „zeigen.“ Die Carrucen, wovon *Sueton* Cap. XXX. erzählt, scheinen wieder zu einer ganz anderen Gattung zu gehören: der Kaiser *Nero* führte auf Reisen nie weniger als tausend Carrucen mit sich im Gefolge.

Nunquam carrucis minus mille fecifse iter traditur.

Bey *Cambden* Fol. XXVII. werden die gedeckten Wagen der *Schotten* und *Pikten*, Carroghes genannt.

Gregor von *Tours* in historiae Francorum lib. VII. §. B. IX. schreibt bestimmt, dafs die Prinzessin *Rigunthis*, des Königs *Chilperichs* Tochter, mit den erwähnten Schätzen bis nach *Toulouse* voran gekommen sey, und als sie sich schon nahe an der Gränze der *Gothen* sah, wo ihr noch überdiefs die Ihrigen sagten: Sie müfsten hier verweilen, weil sie selbst von der Reise ermüdet seyen, schmutzige Kleider und zerrissene Schuhe hätten, und weil das Gezeug der Reisewagen (Carrucen) und der Pferde, wie es auf den Packwagen (Plau-

stris) herbeygeführt wurde, noch in Unordnung und getrennt war, so beschloſs sie, ihren Aufenthalt hier zu verlängern.

„Dum haec agerentur Riguntthis, Chilperici regis filia cum thesauris supra scriptis, usque Tolosam accessit. Et cernens se jam ad terminum Gothorum esse propinquam, moras innectere caepit, dicentibus sibi tum praeterita suis oporeere eam ibidem commorari, cum ipsi fatigati de itinere vestimenta haberent inculta, balciamenta scissa. Ipsosque equorum atque carrucarum apparatus adhuc sicut plaustris evecti erant seorsum esse disjunctos.“

Gregor erwähnt keines Wagens öfter, als der Carruca, ohne daſs die Neugierigen eigentlich wuſsten, was er für ein Fahrwerk darunter verstehe.

Daſs er keine von jenen Prachtcarrucen mehr darunter meine, ist leicht zu begreifen; denn zu seiner Zeit war schon lange der Gebrauch der reichen Amtscarrucen verschwunden, und *Gregorius*, wo er von Carrucen in seiner Geschichte spricht, scheint von nichts anders, als von ganz geringen Reisecarriolen, Carreten oder Carrucen, erwähnen zu wollen, so wie bey den vielen Reisewägelchen der *Riguntthis* und in Lib. VI., wo er erzählt: „im „Augenblicke, als sich das Mädchen unter Küſsen und Thränen entfernen wollte, „brach die Axe ihrer Reise-Carruca, weſswegen die Umstehenden alle keine „glückliche Reise prophezeihten.“ —

Ueberdieſs mag man bemerken, daſs eben dazu die traurigste Zeit war, um dergleichen Aufwand an den Tag zu geben; denn damals hütete sich ein Jeder, so sehr er konnte, sich nicht durch unüberlegte Ausgaben im Publikum zu sehr bemerkbar zu machen. Die Zeiten von jenen Prachtcarrucen, deren einst *Clinius* und *Martial* erwähnte, sind für immer verschwunden. Der *Abbé Ménage* in seinem Ursprunge der französischen Sprache, erwähnt zweymal diese Carrucen, ohne daſs man jedoch dabey weiter gekommen ist, weil er in dem einen Orte versichert, daſs Carruca ein Stadtwagen oder Carrosse bedeute, im zweyten Falle aber behauptet er, daſs es ein einfaches Postwägelchen sey. Beydes ist wahr, aber die Zeiten der Staatscarrucen sind, wie gesagt, für immer vorbey, nur die Postcarriolen haben öfters mit den ungarischen Wägelchen (Kotsy) die Stellen der Carrucen ersetzt, und viele römische Kaiser, *Augustus*, *Carolus magnus*, *Carol. V.* u. a. bedienten sich dergleichen Carrucen, deren Boden mit Matratzen und Strohdecken belegt waren, wenn sie Tag und Nacht incognito und schnell vom Platze reisen wollten, wo man dann vermuthlich den Namen bald in Carruca, in Vehiculo

Tab. IV.

St. Leonhardts = Fahrt in Baÿern – Longchamps Paris.



J. C. Ginzrot del.

C. Schleich sculp.

und Carru wechselte; denn es war gar nichts Seltenes bey den römischen Schriftstellern, daſs, wenn sie sagen wollten, dieser oder jener Kaiser war gewohnt, in einem Wagen zu reisen, sie sich ohne Unterschied bald dieser, bald jener Benennung bedienten, und schrieben: „Er fuhr in Carruca, in Vehiculo, „in Carpento, in Rheda, in Carruca u. d. m., ohne jedoch bey derglei„chen Fällen, die Namen der den Göttern geweihten Wagen anzuwenden, oder „mit den Gewöhnlichen zu verwechseln.“

Entstehung der Leonhardsfahrten in Bayern.

Auf Tab. IV. ist eine sogenannte Leonhartsdruhe oder Wagen, welcher eigentlich bestimmt ist, die Mädchen der Umgegend zum Feste zu Fahren, wo gewöhnlich zwölf oder mehrere meistens bemittelte Bäuerinnen, unter Bögen von Laub und grünem Buchs mit Blumen voll geziert, und die Reichern mit einer besonderen altbayerischen Tracht angethan sich befinden. Oefters versammeln sich bey der Kapelle zu *St. Leonhard* bey *Gräfing*, *Siegertskirchen* etc., mehrere Hundert, dieser Feyerlichkeit wegen, insol chen Truhen, woran gewöhnlich zwey, vier und auch sechs von den stärksten Pferden vorgespannt werden. Die Fuhrleute sind mit ihren schönsten Kleidern angethan. Die Söhne der reichern Gutsbesitzer der Nachbarschaft, versammeln sich ebenfalls alle am abgeredeten Orte der Abfahrt, von wo aus sie der Kapelle zu Pferde, neben den Wagen herreitend, zueilen, und dieselbe bey ihrer Ankunft dreymal umreiten; aber nicht allein die Söhne der begüterten Landleute erscheinen bey diesem Feste auf ihren schönsten Pferden, und begleiteten diese Mädchen neben ihren, mit grünen Zweigen gezierten Truhen herreitend, sondern auch die schönsten Mädchen des Landes wetteifern zuweilen mit dem Jünglinge, den Ritt und die Wageu zu theilen, wo sie sich gleich neueren Amazoninnen in der Reitkunst jedes Jahr sehen lassen.

Dieses Fest nahm seinen Ursprung, wie die Bergbewohner behaupten, von jener bedeutenden Viehseuche, die im Anfange des fünfzehnten Jahrhunderts in den südlichen Gebirgsthälern wüthete, die so um sich griff, daſs täglich mehrere Hundert Stücke Vieh fielen. Alle angewendete menschliche Hilfe war umsonst, und flehend um Hemmung dieses Uebels riefen die Bewohner dieser Ge-

genden die bekannten Schutzpatronen *St. Leonhard* und *Wendelin* an, und plötzlich liefs die verwüstende Seuche nach, und verlor sich allmählig ganz. Fest war nun das Vertrauen der Gebirgsbewohner auf die Kraft dieser Heiligen, und zur Erinnerung an diese bedrängte Zeit gelobten sie, alljährig den Namen des heiligen *Leonhard* und *Wendelin* hoch zu feyern.

Seit der Zeit ward dieses Fest ununterbrochen gehalten, und jährlich das Vieh an diesem Tage mit Blumen bekränzt und um die heiligen Kapellen, die ihren Patronen zu Ehren gebaut waren, herumgeführt, um solches gleichsam ihrem Schutze zu empfehlen. Immer gröfser wurden diese Feste, und zahlreich strömte von allen Seiten das Volk zu solchen Kapellen, welche dem *St. Leonhard* und *Wendelin* geweiht waren. Damit sich aber diese Wagen vor andern besonders auszeichneten, und die einst bedrängte Zeit nicht in Vergessenheit kommen möge, so wurden die Leonhardstruhen erfunden, auf deren Seiten die Geschichte des *St. Leonhard*, der meistens unter einer Herde kranken Viehes, welches er segnet, abgebildet erscheint, die übrigen Räume aber mit Bildnissen verschiedener Heiligen ausgeschmückt sind.

Die vorzüglichsten St. Leonhardskapellen sind bey den Fischhäusern unweit des *Schliersee's*, dann die *Reichersdörfer*, in der Nähe des Klosters *Weyhern*, und die *Siegersbrunner* im Landgerichte *Ebersberg*, wo jährlich, besonders bey schönem Wetter, eine Menge Landbewohner auf vorbeschriebene Art, ihre frommen Besuche abstatten, und zugleich den Wirthsleuten, so wie den aus der Ferne herbeyeilenden Landkrämern, einen mannigfaltigen Vortheil gewähren.

Auf eine ähnliche Art hat auch die Fahrt bey *Paris* zur Kapelle *Longchamps* ihren Ursprung genommen. Dieser Ort, der anfänglich nur von Landleuten mit ihrem Hornvieh und Pferden in religiöser Absicht besucht ward, welche später durch den Luxus der Grofsen, die stets ihre schönsten Wagen vorführten, verscheucht wurden, hat jetzt ganz die Gestalt eines Belustigungsplatzes für die schöne Welt von *Paris* angenommen.

Es ist unnöthig, noch mehrere dergleichen Kapellen anzuzeigen, da es derselben in allen Ländern, aber nirgends so beträchtlich, als bey *Leonhardszell* am *Schliersee* in *Bayern* gibt.

Noch gibt es Länder, die alle ihre verschiedenen jährlichen Feste mit Kutschen in grofsem Prunke halten. So war in *Neapel* am Ostermittwoch jedes Jahr freyer Aufzug mit Kutschen, wobey einige Herrschaften bis 16 der schön-

sten Pferde vor ihre Chaisen gespannt hatten, die alle von dem Kutscher auf dem Bocke im Leitseile geführt wurden; nur ein einziger schöner Zelter lief ganz frey und los voran. Meistens war es ein auserlesenes, stolzes spanisches Pferd. Es schien durch seine Gebährden und Courbetten zu verstehen geben zu wollen, daſs ihm bewuſst sey, was es für eine Rolle zu spielen hätte; und so geschieht es noch jährlich in *Rom*, daſs alle Sonntage des Monats August der ganze *Navonische* Platz überschwemmt wird, welches ihm das Ansehen eines Sees gibt. Dieses zieht eine groſse Menge Volks um den Platz, dieſs Schauspiel mit anzusehn, und die erquickende Kühlung der drey freyspringenden Brunnquellen bey der ausserordentlichen Hitze zu genieſsen. Die Fenster und der Platz sind alle mit Zuschauern besetzt, so wie die Plätze vor den Häusern mit gemeinem Volke angestopft, welches den ganzen Tag über die Luft mit ihrem Getöse erfüllet.

Capitel II.

Die Pferderennen. Tab. V.

Es finden sich ähnliche Gebräuche in vielen Gegenden von *Europa*, wo die Stadt- und Landbewohner Schutz bey berühmten Heiligen für alle ihre Arbeitsthiere suchen, und in *Rom* werden jährlich an dem Feste des *St. Antonius* im Jänner alle Pferde und Maulesel aus des Papstes, der Cardinäle, Prälaten und aller grofser Herren Ställen, vor der Kirchthüre des *St. Antonius* vorübergeführt, wo ein Geistlicher sie mit Weihwafser besprengt, und dafür für jedes Pferd eine Wachskerze wenigstens zum Opfer erhält.

So sind vermuthlich auch hin und wieder die verschiedenen Pferderennen in *Deutschland* und andern Ländern entstanden, die meistens bey Anfange von grofsen Pferdemärkten ihren Ursprung fanden, und dann, wo es vortheilhaft für die Umgegend schien, jährlich wiederholt wurden.

Die Pferderennen waren schon vor mehreren Jahrhunderten in *Deutschland*, nicht nur jährlich am Kirchweih- oder an dem Dorfpatrons-Tage eingeführt, sondern sie hatten auch ausser diesen Tagen öfters des Jahres hindurch bey anderen festlichen Gelegenheiten, wie z. B. bey dem Einstande eines Pfarrers, bey der Ernennung eines neuen Raths, bey vornehmen Hochzeiten u. s. w. statt, wo dergleichen Rennen auf einer ebenen Wiese bey dem Dorfe, von den benachbarten Bauern mit ihren selbst gezogenen Pferden, mehr ohne einigen Aufwand noch Nebenzwecke gegeben wurden, als durch diese Theilnahme etwas zur allgemeinen Freude und Belustigung beygetragen zu haben. Auf Tab. V. fig. 1 ist ein solches Bauern-Pferderennen vorgestellt, welches aus drey Theilnehmern besteht, deren Pferde, ausser den Zäumen, weder Sattel noch Reitzeug auf sich haben. — Das Bild ist aus der Sammlung von Holzstichen des berühmten *Jos. Amman*, Mahlers, Kupferstechers und Holzschneiders von *Zürich*, damals in *Nürnberg* wohnhaft, in dem sogenannten grofsen Rofsbuch vom *Sigmund*

Tab:V.



J. Ginzrot del. C. Schleich sc.

Pferderennen in Rom.

Feyrabend ao. 1584 in *Frankfurth* am *Mayn* herausgegeben. Bey dergleichen Bauern-Pferderennen war es nichts Seltenes, Wagenrennen von etlichen vierräderigen leichten Bauernwagen mit eingeführt zu sehen; meistens waren solche von zwey Pferden gezogen, und vom Baue, vom Sattel aus, reitend, nicht an Leitsailen geführt, wie Tab. V. fig. 3. aus den Holzschnitten von Hr. *Burgmayr* genommen, so wie fig. 2. und 4. vier Rennbuben, wie sie bey den gröfsten festlichen Rennen erscheinen mufsten; ihr ganzer Anzug bestand aus einem linden sämischen Felle; Haube, Wamms, und die Beinkleider bildeten nur Eines zusammen und wurden auf der Brust mit einem Nestel zusammengeschnürt; sie ritten, wie noch heutigen Tages bey den bayerischen Rennen üblich ist, auf den blofsen Rossen ohne Sattel und Zeug, nur mit dem leichten Rennzaum versehen, dessen Kopfgestell bey den meisten mit Schellen, und die Zügel, zu mehrerer Sicherheit und Haltung der Rennbuben, mit einigen Querknebelchen besetzt sind. Von den festlichen Dorfrennen, die gewöhnlich bey den Kirchweihfesten oder Patrocinien statt hatten, findet man schon von einigen Jahrhunderten her, alte Kirchenrechnungen, welche bestättigen, dafs die Kirche nebst den Wirthen und Bräuern die Rennpreise gaben, in der Hoffnung, dafs der an diesem Tage zu hoffende starke Besuch, und die dabey einzugehenden grofsen Opfer die Auslagen wieder reichlich ersetzen würden.

Die zwey ersten dieser Preise bestanden in 3 — 4 Ellen Scharlachtuch, dann der dritte und vierte in so viel Ellen blauen oder schwarzen Tuches; die weitern bestanden in einem Zaum, Pferdegeräthschaften, der geringste blos in einer Peitsche. Die Zahl der Rennbuben betrug öfters bis 30 zu Pferde; aber die Rennen mit Bauernwagen, die schon im Anfange des Jahres 1400 aus dem benachbarten *Italien* nach *Bayern* und *Österreich* kamen, blieben bald aus dem Brauche, und statt deren wurden blos noch die Pferderennen, jedoch mit vermehrter Leidenschaft, gehalten. So lieset man in den Urkunden des Jahres 1436 vom 6ten Nov. von einem Pferderennen, welches hier auch als Hof-Fest angeführt ist *); nämlich bey der Vermählung Herzog *Albrechts III.* mit der herzoglich braunschweigischen Prinzessin *Anna*. Der Anlafs dazu verdient besonders bemerkt zu werden, da er in Ansehung der Pferderennen ein wichtiges Datum der Geschichte liefert. Herzog *Ernst* both nämlich bey dieser Hochzeit alles auf, um seinen Sohn *Albrecht* und die *Bayern* wieder froh zu stimmen. Denn *Albrecht* wollte lange von einer weitern Vermählung nichts mehr wissen. Zu tief gekränkt fühlte er sich, dafs sein Vater die schöne *Agnes*

*) Ueber die Pferderennen, von Staatsrath von Hazzi etc. München 1820. §. 9. S. Mehreres.

Bernauer, eine Baderstochter von *Augsburg*, in die er wie rasend verliebt, und auch heimlich mit ihr verehlicht war, deſswegen den 12ten October 1435 bey *Straubing* öffentlich in der *Donau* ertränken lieſs.

Dieses Pferderennen hatte am Hofe die weitere Folge, daſs die Pferderennen 1447 allgemein im Lande geboten und ermuntert wurden, und zwar wie ganz auffallend die Verordnung sagt: „um gute, geschwinde und dauerhafte Pferde zu erhalten, dann der Reitkunst aufzuhelfen *).

Vom Jahre 1448 hatte alle Jahre in *München* ein Hauptpferderennen auf *St. Jacobi* Jahrmakt (*Jacobi Dult* genannt) statt. Die übrigen Rennen in den Dörfern, Flecken und Städten, hatten von selbst auch ihren gewöhnlichen Fortgang.

A u s z ü g e

Aus den Stadtkammer-Rechnungen der königl. Haupt- und Residenzstadt *München*, welche umständlich bezeugen, wie das jährliche Pferderennen seit 1451 hier eingeführt, durch den Schwedenkrieg einige Zeit unterbrochen, und endlich wieder ganz unterlassen wurde. Diese Urkunden beweisen zugleich, daſs die Durchlauchtigsten Herzoge *Bayerns* nicht nur die halben Kosten dieser Rennen bestritten, sondern auch immer eine Armbrust, Schwert etc. als besondern Preis gegeben haben; der Auszug von 1599 zeigt, daſs man schon damals, wie jetzt, bedacht war, besondere Rennen für inländische Pferde einzuführen. **)

„Ferner Auszüge, aus der Gemeinderechnung 1451 Item xjlbxxvj dann „haben wir ferner das Jahr von des Rennens wegen zahlt und Ausgeben um „halben Scharlach, auch um halbe Barchat, und die vx Gulden 3 kr. von den „laufenden Roſſen, in den Topell ſind aufgehebt. Daſs Jahr hat auch der „Fürſt ein Armbruſt ſelbſt hergeben.“

„1500. Item x111 ß viiβxi das zahlt um halben Scharlach halben Barchet „und halbe Sau, zum Rennen Jacobi, Anno xvxx und wurden Xiij fl. vx von

*) Lipowskys Bürger-Militär Alm. Jahrgg. 1809. §. 69 — 72. München.

**) Auszug eines Schreibens des Magistrat's der königl. Haupt- und Residenz-Stadt München an das General Comitée des Landwirthschaftlichen Verein's, den 29sten July 1825.

„acht laufenden Roſſen und geſtund D Scharlach xxxvi fl. vxiiijßxx pf. und ein „Barchat ii ß iiijßviij pf. und ſind 1ßxxmyde und der Herrſchaftteil braucht auch „ſo viel, und gab davor ein Armbruſt, und 1 Schwert.“

„1550. Lyfflíijßxxvy dann zahlt für halben Scharlach, Barchent und Sau, „zum Rennen Jacobi, nemlich der ganze Scharlach koſt ffl1ß 24 de $\frac{4}{9}$ die Elle „pr. 1ffl. 1ß 2 oder $\frac{5}{9}$el hefterlohn 5 fl. 10 de zwey Stücke weiſſe augsburger „Barchent eins pr. 2 ffl. 24 S. ein Stück Ulmer pr. 2 ffl. 52 kr. für die Sau „3 fl. Das thut in Summa 41 fl. 24 pf. davon 10 fl. von ſämmtl. lau-„fenden Pferden von ganzer Summa abgezogen, Reſt noch halbe Summa „gemaine Stadt wie obſteht, und unſers Gnädigen Herrn, thut auch ſo mit, „auch gab gnädigſter Herr eine Armbruſt, und ein Schwert bevor.“

„1599. Dito zahlt zu dem Rennen Jacobi ſo am Freytag den 27ten July, „alten Gebrauch nachgehalten werden, nemlich um den Scharlach 26 Fllen roth „Schleptuch die Ellen 2 fl. 12 kr. Thuen 57 fl. 12 kr., dann um 2 Stück „Barchent denen Knechten und Narren zum Laufen pr. 6 fl. für 2 Sau 4 fl. 20 kr. „und von Scharlach zu heften 3 fl. 10 pf. thut Summariter 64 fl. 2 ß. 12 de.“

„Daran 10 fl. von ſoviel laufenden Pferden eingenommen und an der „ganzen Summa aufgehebt, und nachdem unſer Gnädigſter Fürſt und Herr, „Herzog *Maximilian* in *Bayern* einen halben Theil bezahlt thut der Stadt „halber Theil 32 fl. 1 kr. 6 pf.“

Notandum! „Höchgenannt unſer weiſer Fürſt und Herr giebt den „Stahl und das Schwert, wie bevor geben. Nachdem man aber hievon auf den „gehaltenen Rennet, neben denen Inländiſchen, auch allerley Hauptpferde laufen „laſſen, iſt daraus erfolgt, weilneben den Hauptroſſen, die inländiſchen Roſs nicht „erhalten wirden, daſs man derſelben gar wenig laufen laſſen. Alſo hat ſich „vor höchſt ernannt gnädigſten Herrn, mit gemeiner Stadt dahin verglichen, „das jährlich zweierley Rennet als mit denen inländiſchen Roſſen, alten Ge-„brauch nach um den Scharlach, und dann des andern Tages mit den Hauptroſſen „ſollten gehalten werden, auch alſo zu denen Hauptroſſen ein Plainet bey 100 fl. „werth zum vorausgeben, als hat man dieſs Jahr mit Ihrer Durchlaucht gnädigſten „Consens einen hochen vergoldeten Becher, mit triebener Arbeit erkauft, hat „gewogen 96 Loth, dafür man aber mehr nicht als 108 fl. bezahlt, davon Ihr „Durchlaucht den halben Theil ablegen, Reſt ſo gemainer Stadt bezahlt, „54 fl. — kr.

In dem Archive der Stedt *München* findet sich noch ein anderes Mann-script vor, betitelt: „alte und neue Ordnung von einem ehrsamen Rath geord-det, gesezt und zusammengetragen.“

Unter Anderm heiſst es darin: „Wie und wann die Dult auf Jacobi und das Rennen allhie aufkommen.“ Nachdem die Entstehung der Jacobi Dult und die verschiedenen Bestimmungen über ihre Dauer aufgeführt sind, heiſst es nun in Ansehung der damit verbundenen jährlichen Pferderennen: „Dernach zu den „Zeiten, als Herzog *Albrecht*, Herzogens *Ernstens* ſeel. Sohn, und sein „gemahel ein von Praunſchweig in Herrſchung waren, geſtatteten ſie wieder „eine ganz freue Meſs oder Jahrmarkt damals Dult genannt etc.“

„Beschah ao. 1444. Als aber gemeltete Fürſtin gar köſtlich Hof hielt, „und albey Sieben oder mer weiſser Zellter über alle andere ſchöne Pferd het, „legte ſy zuletzt Ihre gedanken auch auf laufende Ros, fand das alles bey „Irem Herren Verwilligung und geheng. Darnach lieſs ſy gar oft mit Irem „Herren und gemahel Wettrennen. Zuletzt da man ſah daſs Herr und Frau „im Rennen ſo beſundern gefallen gewonnen, miſchten ſich andere Herrn und „Leuth zu Rennen auch entzwiſchen, und hat alſo das Rennen zu *München* „ſein Anfang in der jahr zahl wie hernah vor der ordnung des Rennens ge-„ſchrieben steht.“

Ordnung des Rennens Im Jahrmarkte zu München.

ano MIIIIC. XLVIII. — 1448.

„Item *Connrad Egloſſtainer*. Cammermaiſter und *Ott Pienntzennauer* „Hoffmaiſter von unſern wege. und zwee des Raths von der von *München* „wege die ſollen Hauptleut ſein ob dem Rennen und all ſach ordern. Item des „morgens frue als man Rennen will. deſſelben Tags ſoll man die Phard vor „für die obgenannten Hauptleut bringen an ein benannte ſtat. In ain Haus. Da „ſollen die phard eigentlich beſchrieben werden. was yegliches ſey. was farb „es hab, und ſollen dann mit unſerm Sekret verſiegelt werden. und yeglichs „verſiegelts phardt. soll in den Toppel an dem Tuech geben ainen ungeriſthe „gulde. oder ain Reiniſthe. ſich darumbe zu bedenkhen.

„Item es ſoll der ſcharlach auf den Rennen bey der ſtrew auſsgestuckht „werden. und der ſparber auch dabey ſteen. und das Armbſt hangen. und auch „die ſau dabei angepunden ſein.

„Item es ſoll auch aufgeſteckht werden. Wo und wie fern der geraiſig „Zeug ſoll halten. Item es ſoll auch die ſtat gezaigt werden dem Fuſsvolkh „eenthalb der plannkhen. in den enegern. und denſelben ennden. ſoll jeder- „man Roſs und Fuſs reiten und geen. Auch da belviben. und mit ferer bei „groſs peen, und ſtraff.“

„Item es ſollen auch Leute dazu geordnet werden. als offt ain phardt. „als offt ain Mann. der yeglicher auf ſein phardt ſol luegen. in wellicher Zall „zum vordiſten er geloffn ſey. Das man ſie nach derſelben Zall wiſſe nach „einander eintzugern laſſen. Item es ſoll auch niemant underrennen noch „zuſprengen. nach den laufenden roſſen. nicht under den weg reiten noch „geen. und mit Irrn bey groſſer peen und ſtraff.“

„Item es ſollen auch leut darzu geben werden die die lauffunde phärdt „dort auſſen bei dem Zill anlaſſen, und unpartheyisch ſein. Und ſol niemandt „zu dem anlaſſen hinausreitn. noch geen. dan die dazu gehören. und der ein „notturfft dar zu iſt und die der phärdtſchmidt. ſollen auch nit bey dem „anlaſſe ſein. Sonder nur ir knecht dabei haben. Item wie die phärdt herein „lauffen. ains nach dem andern. alſo ſollen ſie nacheinander herein geen. bis „für die Herberg. da das phardt ſtet, das das tuech gewonnen hat. Und ſoll „das vordriſt phardt. das tuech gewynnen. Das andere darnach den ſperber „mit ſeiner Zuegehörung, das drit das Armbſt. und das letzt' phardt die „Saw. Item es ſollen auch die phärd alle gar herein bis über die ſtreu „gerennt werden.“

„Item und was die vier Hauptleute mer leut zu Ir dar zue bedurffen. „die ſollen ſy nennen an ſchickhe und ſchaffen. von unſerm Hoffgeſindt. und „burgern. war in dar zue geſellt. Wo es noth thuet. und in allen Dingen „gute ordnung machen.“

„Item die Freylein um das parchanet Tuech zu lauffen. Dieſelb Ordnung „redlich gehalten. und angelaſſen mit dem Lauffen. und allen ſachen ſollen die „Hauptleut des Rennens auch gewaltig.“

„Item was mer notturft zu den ſachen. zu ordnen, und zu beſtellen ſey. „das ſollen und mögen die vier Hauptleut von unſern wegen. auch thuen nach „dem beſſten. Damit ſollchs aller gerichtlich und mit gueter ordnung zu gen „und ausgericht werd.“

Von München aus theilten sich die Pferderennen auch der Reichsstadt Augsburg mit. In der getreulichen Beschreibung der feyerlichen Stahlschiefsen von *August Adam* heifst es: „der ehrfame Magiftrat hat am „Tage des heiligen Erzengels *Michael*, 1448 ein Stahlfchieffen in der *Rosenau* „samt einem Rofslaufen veranftaltet."

Diese Festspiele wurden durch die Gegenwart des Herzogs *Albrecht III.* von *München* und seiner Gemahlin, sammt seinem Hofe, und vielen andern von hohem Adel und edler Ritterschaft verherrlicht, u. s. w. Im Wettlaufen der Rosse gewann der Renner des Herzogs den ersten Preis, eine vergoldete Schaale; den zweyten der des Grafen *Konrad von Helfenstein* u. s. w. Dann heifst es weiter: „Den 24ten Sept. 1518, als das prächtige Beylager der schönen „*Susanna*, herzoglichen Prinzefsin von *Bayern*, mit *Kasimir*, Markgrafen von „*Brandenburg*, in *Augsburg* gefeyert wurde, hatte Kaiser *Maximilian* alles „aufgeboten, um das Hochzeitfest seiner geliebten Nichte, in Gegenwart aller „deutschen Fürsten, mit aller Herrlichkeit zu feyern. Mehrtägige Feste wur„den gefeyert, Wettrennen, Gastereyen, deutsch und welsches Speerstechen „folgten eines nach dem andern. Bey dem Pferderennen gewann der Renner „des kaiserlichen Kanzleyschreibers *Kestlinger* das erste, und das zweyte der „Renner des *Laup Lang* von *Wellenburg* u. s. w."

Pferde - und Wagenrennen in Italien.

Die *Italiener*, die so Manches noch von den Gebräuchen der alten Römer beybehalten, scheinen auch bey ihren jährlichen Kirchweihfesten Vieles von diesen alten heidnischen Spielen beybehalten oder wieder aufgenommen zu haben, das von denen anderer Nationen etwas ganz Eigenes und Besonderes an sich trägt, wie unter andern ihre Wettrennen mit Wagen und mit Pferden. Noch findet man bey jeder beträchtlichen Stadt in *Italien* eine der geräumigsten und schönsten Strassen, die zum Rennziele bestimmt ist, und daher den Namen Corso trägt.

Florenz ist besonders am St. Johannestage wegen dieser Rennen sehr schön, wie *Lalande* *) erzählt: „Ich sah eines, und zwar am 29ten Junius. Es

*) De Lalande, Voyage en Italie. Tom. 2. und 5. Genêve. 1790.

„fing an am Platze *Porta del Prato*, und endete zwey italienische Meilen ent- „fernt gegen die *Porta della Groce*. Das Pflaster war mit Sand überschüttet. „Auf dieser Straſse war die ganze Volksmenge von *Florenz*, mit zahlreichen „Fremden versammelt; zwey Reihen von Kutschen, mit allen schönen Toiletten „und Reichthum der Stadt gefüllt, glänzten hervor mit dem Hofstaate des Groſs- „herzogs. Dieser gab selbst das Zeichen zum Absprengen der Pferde. Die „sammtene mit Gold gestickte Fahne von drey Ellen, als der Preis, wird ge- „wöhnlich auf 2240 Liv. oder 100 Louisd'or geschätzt. Die Pferde laufen aber „ohne Reiter, und tragen auf dem Rücken nur eine kupferne Platte mit Spi- „tzen versehen, welche sie immer mehr zum Laufe reitzen. Die Reitbahn ist „1500 Klafter lang, welche die Pferde in 4 Minuten, also 37½ Fuſs in einer „Secunde, durchlaufen. In *Palermo* sitzen auf den überaus kleinen Rennpfer- „den Knaben von 10—13 Jahren. Auch das Wagenrennen gehört zum Feste „des heiligen *Johannes* in *Florenz*. Nach der Weise der alten Römer erschei- „nen gewöhnlich vier Chars oder Phaëtons von verschiedenen Farben, und auf „vier Räder gestellt, und mit zwey Pferden bespannt. Jeder Führer in altrömi- „schem Costüme steht auf einem erhabenen Platze, vorne mit einer Hand die Zü- „gel, und mit der andern die Peitsche haltend. Doch sowohl die Pferde des er- „stern, als die des Wagenrennens, gehören nur gewöhnlichen Pferdevermiethern „(Veturini) und sind gemeine Thiere.“

Die stets zahlreich anwesenden Engländer, bemerkt *de Lalande*, lachen über solche Rennen in *Italien*, da die Pferde nur gemein sind, und nicht die Hälfte Raum in einer Secunde durchschreiten, wie die englischen Renner. Alle Rennen in *Italien* sind sich ganz ähnlich. So waren auch die i. J. 1825 den 12. May, dem Kaiser *Franz*, während seiner Anwesenheit in *Mayland*, gegebenen Rennen mit Pferden und Chars, die übrigens keinen andern Zweck hatten, als die Bevölkerung zu zeigen. Diese Rennen mit Chars finden jährlich öfters in *Rom* statt. Die italienischen Rennpferde haben an den Seiten und auf dem Rücken unter ledernen Riemen, die mit schwarzem Pech festgemacht und angeklebt sind, gewöhnlich flachrunde Kugeln von Eisen, aus welchen starke, spitzige Stacheln gehen, die das Pferd stechen und gleichsam anspornen, wenn es sich beweget. Sie stehen auf der *Piazza del Popolo* fünf bis acht in einer Reihe, und erwarten mit groſser Ungeduld das Zeichen, so ihnen gegeben wird, und die Niederlassung des Sailes, das vor ihnen über den Weg gespannt ist. Sobald dieses erfolgt, läſst man sie los, und sie schieſsen, wie ein Pfeil, durch die ganze Straſse *del Corso* bis an die *Porta del Popolo*, 2720 gemeine Schritte lang, zwischen den auf beyden Seiten haltenden Kutschen und einer unglaublichen Menge Volks. Der Preis für den Herrn des siegenden Pferdes,

wird gemeiniglich dem Stallbedienten zu Theile, und besteht in einem Stücke Brocad von 70 — 80 Scudi. Dieses geschieht täglich, so lange das Carnaval dauert; jetzt wird aber auch in *Rom*, so wie in *Florenz*, eine seidene mit Gold gestickte Fahne zum Preise gegeben. — Das Rennen, das jährlich in *Tivoli* statt hat, wird mit grofser Freude gefeyert. Die Strafse, wo das Rennen aufgeführt wird, lauft vor dem Rathhause vorbey, welches man dort den Pallast der Gemeinde nennt. Der Gouverneur der Stadt erscheint auf dem Balcon dieses Schlosses mit seinem kleinen Hofstabe umgeben, so wie die vornehmsten Bürger und Edelleute der Stadt. Diefsmal folgten drey Rennen nacheinander, das erste nämlich mit nackten Landpferden, das zweyte mit Pferden aus der *Barbarey*, und das dritte mit kleinen Knaben, die unter sich zu Fufse wettliefen. Das erste also bestand blofs aus Pferden von hiesiger Gegend, sie waren ganz nackt, das heifst, ohne Sattel und Reiter, blofs ein leichtes Kop gestell mit einem Trensengebifs, aber ohne Zügel. Einige schmücken das Kopfgestell mit einem Federbusche, woran man einige Stückchen Rausch- oder Flittergold hing. An andern war das Obertheil der Bauchgurte mit einer kupfernen polirten Platte besetzt, die auf der inneren Seite mit Stacheln versehen war, welche anstatt der Sporen die Pferde noch mehr zum Laufe anreizten. Diejenigen, welche um den Preis streiten, üben ihre Pferde einige Tage früher auf der Strasse, wo der Lauf statt haben soll, damit sie den Weg kennen lernen, den sie laufen müfsen, und damit sie sich die Stelle des Zieles merken, reichen sie ein jedesmal an dieser Stelle einige Hände voll Haber. Die Trompeten der Stadt geben das Zeichen zum Aufbruch, und am Ende wird der Preis dem Sieger ertheilt, der in einem Stücke geblümten Damast bestand, von ungefähr drey Ellen Länge.

Wie *P. Labat* in dem zweyten Theile seiner Reisen, pag. 218, erzählt, wurde bey seiner Durchreise in *Bologna* eben ein grofses Fest, und das gewöhnliche Pferderennen gehalten. Es waren die um den Preis kämpfenden Pferde von feiner Landes-Raçe, oder von den edelsten Gattungen des Königreichs *Neapel*, und da die Art ihrer Rennen sich alle in *Italien* gleich sind, so wird hier ein für alle ein Auszug gegeben. Diese Rennpferde, deren Bahn man schon früher hat kennen gelernt, eilen mit geflügeltem Laufe, sobald man sie losläfst, zum Ziele, wo sie ihr Haber erwartet. Die Obrigkeit ernennt die Rennmeister, die sie an beyde Ende der Bahn vertheilt; die einen, damit sie das gleiche Abrennen besorgen, und die andern, um demjenigen den Preis zuzusprechen, welches am ersten an's Ziel gelangt.

Das Volk ist in unzähliger Menge längs den Häusern versammelt, die Fenster sind mit den schönsten Frauenzimmern und Rittern besetzt; sobald

die Stunde des Abrennens gekommen ist, ertönt ein Schuſs zum Zeichen, worauf alle Trompeten, Symphonien und Musikchöre verstummen. Das Volk drängt sich längs den Häusern in eine Reihe zusammen, die Reitknechte und ihre Pferde stellen sich quer über an das zum Ziel gespannte Sail, dessen Niederlassung die Rennpferde kaum erwarten können. Endlich ertönt der zweyte Schuſs, der Strick verschwindet, jeder gibt seinem Pferde mit der Gerte einen Hieb, und im Sturme stürzen sie dahin.

Diese Thiere, meistens in diesem Wettstreite schon geübt, suchen sich eines das andere zu überlaufen; man bemerkt öfters, wenn sie ihre Vorrenner mit den Zähnen erhaschen können, daſs sie, um den Vorrang zu erringen, einen Büschel, wo nicht den ganzen Schweif, wie auch schon geschah, ein Stück aus der Mähne oder vom Fleische herausreissen, oder im Vorbeyrennen einen Tritt beyzubringen suchen. Indessen stehen schon Reitknechte am Ende der Bahn bereit, die ihren Haber rütteln, um die Pferde anzulocken, und alle Zuschauer machen ihre Wettungen überlaut.

Nun fängt der gröſste Spaſs am Ende des Zieles an. Die erhitzten Pferde schlagen und beissen sich, um ihren Zorn auszulassen, und die Reitknechte schlagen sich indessen mit Fäusten untereinander; denn dieſs ist immer der letzte Rechtsbeweis dieser Leute, wenn sie nichts Besseres zum Vortheil ihrer Rosse bey den Rennrichtern vorbringen können. Endlich wird das triumphirende Rennpferd durch seinen Führer unter den Balkon des Magistrats vorgeführt, wo man diesem den Preis des Sieges einhändigt, und jedes bestrebt sich, dem Herrn des Pferdes Glück zu wünschen wegen dem davon getragenen Siege, gerade, als wenn er zu dem glücklichen Ausgange dieses Laufes vieles beygetragen hätte.

Es gibt Pferde in *Italien*, die das ganze Jahr nichts anders machen, als an den verschiedenen Rennen Antheil zu nehmen, wo Preise ertheilt werden.*) Diejenigen, die sich angenehm unterhalten wollen, dürfen nur die Lobsprüche anhören, welche diese Rennknechte ihren Pferden beylegen, über die vielen Siege, die sie schon bey den berühmtesten Rennen hin und wieder davon getragen haben, und diese Feuersprühende Beredsamkeit, die in *Italien* nicht

*) Ausführlich ist die Schrift des Staatsraths v. Hazzi über die Pferderennen als wesentliches Beförderungsmittel der besseren, vielmehr edlern Pferdezucht in Deutschland, und besonders in Bayern. Gr. 8. München, J. Lindauer'sche Buchhandlung. 1826.

selten ist, wird Jeden in Erstauneu setzen. Es lohnt sich wohl der Mühe für einen Fremden, Augenzeuge eines solchen italienischen, besonders aber eines festlichen Pferderennens in *Rom* zu seyn, wo die Pferde, wie an allen andern Orten in *Italien,* wo dergleichen Wettrennen gehalten werden, ohne Sattel und Zaum auf der Bahn erscheinen. Einige sind blofs mit einer glänzenden Decke von Goldstoff geziert, und die Reitknechte zeichnen sich hier besonders durch ihren schönen, geschmackvollen Anzug aus. Pferde und Knechte können ihre leidenschaftliche Siegsbegierde nicht verbergen, und wie das Zeichen des Abrennens gegeben wird, so sprengen die Pferde mit einer Art von Wuth nach dem Ziele. Die Reitknechte schreyen mit einer unausdrückbaren Stärke der Stimme: „Macht Platz! Auf die Seite!“ sie begleitend, bis sie solche aus dem Gesichte verlieren. Das Pflaster sprüht Feyerfunken unter den Hufen der eilenden Renner, ihre Mähnen sträuben sich empor, und die ganze Gestalt mahlt ihre Sensucht nach der Erringung des Preises. Man sah deren schon viele, die am Ziele angekommen, todt niedersanken, und staunt, wenn man die sich so frey überlassenen Pferde von dergleichen ehrgeitzigen Leidenschaften belebt sieht; ja man sollte glauben, es wären fliegende Gedanken, die unter der Gestalt des Pferdes dahin eilen. Kaum sind die Pferde vorüber, so durchbricht der Haufe des Pöbels die geordneten Reihen, und folgt den Rennern mit Geschrey und Getöse. Das Ziel ist am Pallaste von *Venedig* ausgesteckt. Hier sollte man stehen, um das Lärmen und die Ausrufungen der Reitknechte der siegenden Pferde mit anhören zu können. Derjenige, der im gegenwärtigen Rennen den ersten Preis davon trug, warf sich vor seinem Rennpferde auf die Knie, dankte ihm mit einem Strome von Worten, und empfahl es dem heiligen *Antonius,* dem Schutzpatron der Thiere, mit einem unbeschreiblichen Entzücken, und einer so ernsthaften Miene, für ihn, so lächerlich sie auch den Zuschauern vorkam.

Pferderennen in England.

Indefs, so grofs und bewunderungswürdig die Schnelligkeit dieser Pferde auch seyn mag, so ist doch gewifs, dafs die englischen Rennpferde diese und alle anderen an Geschwindigkeit weit übertreffen, so, dafs man mit Recht sagen kann, dafs es deren gibt, die so geschwind, als der Wind, sind; denn Beyspiele sind gar nicht selten, dafs ein englisches Pferd beym Wettrennen in einer Secunde

Englische Pferde-Rennen Tab. V.



bis 88 englische Schuhe gelaufen ist. In einem englischen Wettrennen, in dem das englische Pferd *Hambletonion* zum sechzehntenmale siegte, wurden von demselben 5 englische Meilen in 8 Minuten zurückgelegt, welches 25,635 Schuh, oder 2006 Schuh mehr, als eine deutsche Meile, (die 23,629 Schuh hat) beträgt. Die barbaresken Pferde, welche zu *Rom* jährlich um den Preis rennen, machen in einer Secunde nur 37 Schuh, und müssen auf diese Art den engländischen weit nachstehen.*)

Vor allen bekannten Pferderennen in *Europa* zeichnen sich die Pferderennen *(Hórseraces)* von *Newmarket* in *England* von jeher bis auf diesen Tag aus. Dieses Rennen ist eine der Lieblingsunterhaltungen der Vornehmen und Adelichen dieses Landes und manche beträchtliche Grundstücke durch das ganze brittische Reich sind besonders für diese National-Belustigung bestimmt. Aber das vorzüglichste und zugleich am zahlreichsten besuchte dieser Rennen ist bis jetzt noch immer das von *New-Market*, welches seinen Namen von dem benachbarten Dorfe erhielt, das ungefähr 7 englische Meilen nordostwärts von *Cambridge* liegt, und durch seine Pferderennen bekannt und berühmt wurde. Hier werden jährlich zweymal dergleichen Rennen gehalten, nämlich das erste im April, welches bey 14 Tage dauert, und das zweyte, welches wenige Tage nach *St. Michaeli* beginnet, dauert bis Ende Oktobers.

Hier ist der Sammelplatz der gröſsten und ausgezeichnetesten Herrschaften des brittischen Reiches, und der fremde Zuschauer, der sich während den Tagen des Rennens hier befindet, weiſs nicht, ob er die Schnelligkeit der englischen Rennpferde, oder die ernsthafte Haltung der dortigen Herrschaften, am meisten bewundern soll, welche groſse Wettungen auf ihre Lieblingspferde aussetzen, und die er hier alle Jahre beträchtliche Summen verlieren und gewinnen sieht. Die Könige von *England* nehmen gewöhnlich persönlichen Antheil an dieser Ergötzung, und es ist bekannt, daſs der König *Karl II.* sich ein kleines Haus daselbst bauen lieſs, worin er während der Zeit des Rennens sich aufhielt. Man weiſs auch, daſs früher, als das Gold noch nicht so selten in *England* war, der König in mehreren Orten, wenn er ihre Pferderennen besuchte, gewohnt war, dem Besitzer des Pferdes, welches den Sieg des Rennens davon trug, ein Geschenk zum Andenken zu übermachen, welches gewöhnlich in einem goldenen Becher, mit einem solchen Deckel bestand, (dieſs hieſs auf englisch thekings plate, das Königsgeschirr). Ehemals wurde den Siegern bey den

*) Aus dem Intelligenzblatte v. J. 1812. Nro. 84.

Pferderennen in *England* ein goldenes Glöck'chen ertheilt, welches den Pferden, die den Preis davon trugen, um den Hals gehangen wurde, weſswegen diese Rennen damals die Glockenrennen genannt wurden. Nachher setzte König *Karl II.*, nachdem sie während den Unruhen im Reiche, unter der Regierung der Königin *Elisabeth* und *Jacob I.* eingegangen waren, sie wieder mit mehr Glanze ein, und gab statt der Rennglöckchen, silberne Becher, jeder von 100 Guineen circa 1100 fl. im Werthe.

Einige Zeit nachher ward dieſs meistens von denen in der Nähe liegenden Städten und benachbarten Herrschaften nachgeahmt, indem man verschiedene Geschenke zum Gewinnste der Renner bestimmte, um welche wieder besonders gerennt werden muſste.

Das Stück Land, welches zu einer solchen Rennbahn bestimmt ist, muſs immer eben gehalten werden, einen linden, flachen Boden von 4 englischen Meilen im Umkreise haben, ringsum mit hölzernen Pfählen umgeben, und in bestimmter Weite einer vom andern entfernt seyn. Der Rennplatz von *Newmarket* ist ein schöner grüner Rasen oder Grasboden, der ausser der Rennzeit bloſs zur Schafweide dient. Gewöhnlich laufen bey Hauptrennen drey Pferde mit einander ab, die soviel möglich vom nämlichen Alter und gleicher Höhe sind, und jedes einen Reiter von gleichem Gewichte trägt, um von der ihnen bezeichneten Stelle abzurennen, und dreymal wieder dahin zurückzukehren. Derjenige, so die andern überläuft, und am ersten das Ziel erreicht, erhält den Preis. An einem solchen Renntage ist die Wiese bey heiterem Wetter ganz mit Kutschen und Chaisen mit den schönsten Frauenzimmern besetzt, und mit Adelichen und Bürgerlichen zu Pferd bedeckt, die sich aus der ganzen Umgegend hieher begeben, um Antheil an diesem jährlichen Vergnügen zu nehmen, welcher bezaubernde Anblick von nichts übertroffen werden kann; denn das Feuer und die Schnelligkeit des englischen Pferdes auf der Rennbahn findet sich bey keinem Pferde in der Welt, welches ihm an Athem und an Fuſswerk gleich käme, indem es schon durch eine Menge Beweise beurkundet ist, daſs englische Pferde 4 volle englische Meilen in 8 — 9 Minuten, zuweilen auch in weniger Zeit, durchlaufen haben. Es finden sich auch noch ausser *New Market* viele andere Rennplätze, denen es wegen ihrer geringen Entfernung von *London* nicht an Besuchen mangelt; darunter zeichnet sich besonders *Banstead* an den Dünen vor allen andern aus, theils weil es nur 12 Meilen von *London* entfernt, mit vielen schönen grünenden Dörfern umgeben ist, theils weil diese Dünen für sich selbst schon äuſserst angenehm sind; denn der Boden in der ganzen Gegend ist beständig trocken, sogar einige Stunden nach dem gröſsten Regen. Dieses macht auch

diesen Ort zum Lieblingsplatze der Pferderennen, und der neugierige Reisende kann sich hier viermal des Jahres das nämliche Vergnügen verschaffen, wie in *Newmarket*. Der liebliche Badeort *Epson*, wo ebenfalls jährliche Rennen gehalten werden, verdient auch unter die vorzüglichsten Plätze dieser Art gezählt zu werden.

In *Frankreich*, wo die Pferderennen seit dem Jahre 1806 wieder erneuert worden sind, und bisher von der Regierung unterstützt und aufgemuntert wurden, sah man, nach vorheriger Ueberzeugung, vollkommen ein, daſs die edle Pferdezucht in Verbindung mit den Rennen eine Hauptangelegenheit der Regierung seyn müſse. Den 4ten July 1806 entstand dann ein kaiserliches Decret zu einer allgemeinen Organisation des Gestüttwesens in *Frankreich*. Diesem war angehängt ein förmliches Reglement für allgemeine Einführung der Pferderennen. Die kaiserlichen Preise für *Paris*, die übrigen für die Departements, Arondissements und Districte beliefen sich auf die jährliche Summe von 80,000 Francs.

Der Moniteur vom 5ten Sept. 1825 sagt hierüber: Die Pferderennen um die königlichen Preise sind heute auf dem *Marsfelde* gefeyert worden. Die Gegenwart des Königs und der ganzen königlichen Familie trug vieles zu ihrer Verherrlichung bey. Der doppelte Umfang des *Marsfeldes*, (etwas mehr als eine Stunde) wurde in fünf Minuten und einigen Secunden durchlaufen. Der innere Umfang des *Marsfeldes* ist 1026 Toises; also machen zwey derselben 52 Toisen mehr, als eine französische Lieue von 2000 Toises.

Die 500 Francs, welche ausschlieſslich für die Pferde der zweyten Gattung ausgesetzt sind, wurden von sechs Stuten oder Pferden bestritten, und nach dreymaliger Wiederholung von der *Olga* gewonnen, die dem Hrn. *Grimwood* gehöret. Den durchloffenen Raum von einer starken Stunde haben die Sieger in jeder Probe durchrennt, nämlich: In der ersten der *Volage* in 5 Minut. 20 Secund. $\frac{4}{5}$;
In der zweyten der *Olga* in 5 Min. 21 Sec. $\frac{2}{5}$, und
In der dritten der nämliche in 5 Min. 51 Sec. $\frac{3}{5}$.

Nur zwey Pferde, die *Lucy*, dem Herzog v. *Escars* gehörig, und die *Distribution* des Hr. v. *Dracko*, haben sich um den Preis von 6000 Franken gestritten, der allein für die Pferde der ersten Gattung bestimmt ist. Dieser Preis ist in zwey Proben nacheinander durch die *Lucy* gewonnen worden, welche das erste mal den Raum in 5 Minuten 12 Secunden und das zweyte mal in 5 Minuten 15 Secunden $\frac{4}{5}$ zurücklegte. — Die *Distribution* ist bey der ersten Probe nur um $\frac{1}{5}$ Secunde zu spät angekommen, und um $\frac{2}{5}$ in der zweyten. —

Die Preise der siegenden Renner sind sogleich durch S. E. den Minister des Innern an jeden der Eigenthümmer dieser gekrönten Pferde eingehändigt worden.

Mémoire sur les courses de chars et de cheveaux en France, envisagées sous un point de vûë d'utilité publique, par Lafond Loulotti. Paris 1791.

In *Oesterreich* bestanden diese Pferderennen seit mehreren Jahrhunderten und scheinen von da aus nach *Ungarn* gekommen zu seyn, wo sie, wie in ersterm Lande, keinen andern Zweck gehabt haben, als den, zur allgemeinen Belustigung des Volkes beyzutragen. Es war hier noch von keiner Veredlung der Pferdezucht, noch von kostbaren Wetten die Rede, auch waren die Renngesetze nicht so vervollkommnet, wie heutigen Tages, und es ritten viele erwachsene Personen bloſs für ihr eigenes Vergnügen mit, um die Schnelligkeit ihrer Pferde sehen zu lassen, wo an einem solchen Tage, alt und jung durcheinander, zur Wette ritt, 100 — 200 zugleich.

Diese Rennen haben sich aber in den angezeigten Ländern ungemein ausgebildet. Wie die *Magnaten* in *Ungarn*, so fiengen auch die vornehmsten Herrschaften von *Österreich* an, ihre Rennpferde in die Wette laufen zu lassen, wobey oft groſse Summen gewonnen und verloren wurden. Den 2ten May 1827 wurde auf der Singmaringer-Heide bey *Wien* das glänzendste und zahlreichste Rennen gehalten. Ein Becher von Gold, 1000 Gulden klingender Münze im Werthe, war der Preis. Diesen Becher hatte der groſsbritannische Gesandte am brasilianischen Hofe, *Rob Gordon*, als Zeichen seiner Anhänglichkeit an *Wien* von *Rio Janeiro* geschickt, und ihn für denjenigen österreichischen Unterthan bestimmt, der bey einem Rennen mit einem in *Österreich* gezogenen Pferde Sieger werden würde. Der Hengst des Grafen *Szechy*, *Bolivar* genannt, gewann den Becher. — So haben sich die Wettrennen durch alle Länder des Continents verbreitet. Sie sind aber unter sich sehr verschieden, und manche weichen ganz von den gewöhnlichen ab, wie z. B. das jährliche Rennen, das zu *Bremster* in *Nordholland* zur Belustigung des Volks gehalten, und welches aus oben erwähntem Werke des Herrn Staatsraths *von Hazzi* hier mitgetheilt wird. *)

Wer die englischen Wettrennen in *Newmarket*, *Epson* u. s. w. gesehen, kann nicht leicht etwas Verschiedeneres sich denken, als diese Wettrennen.

*) Ueber die Rennpferde — als wesentliches Beförderungsmittel der besseren, vielmehr edlen Pferdezucht in Deutschland, und besonders in Bayern §. 21. —

Hier ungeheure Kutschengäule aus *Fries-* und *Jütland*, die nur das einzige mal in ihrem Leben geritten wurden, und nur höchstens im Trabe gehen, dort, dem Ansehen nach, kaum von derselben Thierart, fast nur Schatten von jenen, die lang über die Erde hingestreckt, kaum den englischen Rasensammt berührend, dahin fliegen!

Denselben Kontrast zeigen die Reiter, die Rennbahn, die Zuschauer und die Gesetze dieses Schauspieles. Man stelle sich am Anfange des prächtigen *Beemsterthales* einen breiten Gang vor, der mit Wassergräben eingefafst ist. Auf diesem sandigen Boden, der nach seiner ganzen Länge durch ein an Pfeilen befestigtes Sail getheilt ist, wird das Rennen gehalten. Jedesmal reiten nur zwey zugleich, und zwar jeder in einer Abtheilung allein. Sie folgen in der Ordnung, wie sie eingeschrieben worden sind. Auch machen dieselben Reiter 2 — 3 Gänge miteinander. Das Pferd, das bey diesen Doppelgängen als Sieger allen andern vorkömmt, erhält den Preis. In *England* fühlt der Renner kaum seinen Reiter, den jungen leichten Jockey. In *Beemster* sitzen die Bauern selbst auf ihren Gäulen, oder, wenn dieser einem Herrn in der Stadt angehört, gebührt die Ehre gewöhnlich dem Pächter oder Mäyer. Diese Reiter tragen eine bunte baumwollene Mütze, oder eine von rothem Tuche und mit Pelzwerk verbrämt, eine Jake mit kleinen Schössen, sammtene Beinkleider, blaue Strümpfe mit gestickten Zwickeln, ungeheure Schuhe mit Schnallen und grofsen Sporen.

Das Pferd ist eben so sonderbar geschmückt, nämlich mit einem grofsen Kutschenzaume sammt Scheuledern, buntscheckigen wollenen Decken, und einem ungeheuern Schmuckbüschel auf dem langen Schwanze. Beyde, Rofs und Mann, zeigen ein vollkommenes Gepräge von Stärke, Gesundheit und Gewicht. Wenn sie nun ausreiten, so erheben die Reiter ein gräfsliches Geheul, und ihre Haltung ist jener der englischen Jockeys ganz entgegengesetzt, da sie auch beyde ganz verschiedene Zwecke haben. Diese treiben ihre Renner zum gestrecktesten Jagen und Fliegen an; jene verhindern die ihrigen möglichst, zu galoppiren; denn der Gaul, der den Galopp nur versuchen wollte, würde alle Ansprüche auf den Sieg verlieren. Sie lernen daher einen geschwinden Trab, und legen die 400 Toisen in 2 Minuten zurück. Die Zuschauer pafsen vollkommen zu diesem Schauspiel. Es waren Schwärme von Bauern aus der ganzen Gegend, alle in ihrer besseren Kleidung. Da jedoch der bedeckte Himmel mit Regen drohete, so war der gröfste Theil der hübschen Kopfzeuge von grossen, wollenen mit rosa oder blauseidenen Zeugen gefütterten Kapuchons bedeckt, unter deren Einfassung die lachenden Gesichter anmuthig hervorleuchteten.

Von der Bahn waren die Zuschauer durch die Gräben abgehalten; der nahe Abhang des Teiches auf der andern Seite diente zum Amphitheater der Zuschauer, welche zugleich selbst einen herrlichen Anblick gewährten. Der dieſsjährige Sieger, nämlich 1824, war ein reicher Kaufmann aus *Amsterdam*, welchem indeſs seine ländlichen Nebenbuhler gerne zu verzeihen schienen, und ihm die herzlichste Freude bezeugten. Seine Rückkehr in die Stadt, wobey er die prächtig gezierte Reitpeitsche, den Preis seines Sieges, führte, war ein wahrer Triumphzug.

Unter den ausgezeichnetesten schnelllaufenden Pferden verdienen besonders die russischen Postpferde hier erwähnt zu werden. Wenn der Kaiser *Alexandrowitsch* von *Moskau* nach *Petersburg* fuhr, welches eine Entfernung von 483 Wersten (fast 100 deutsche Meilen) beträgt, so legte er diesen Weg in 36 Stunden zurück.

Der Sandriegl.

So hieſs ein altes Volksspiel, welches ehemals in *Bayern* üblich war, und gewöhnlich Hansel und Gretel genannt wurde. Es besteht aus zwey Bildern in Bauernkleidern, so gut nachgemacht, als möglich, und auf einem einzelnen Rade mit Zapfen inwendig längs den Beinen auf die Felgen befestiget, nach der Zeichnung Tab. V. fig. 5. Dergleichen hatte noch eines statt bey dem Herzoglich Bayerischen Karrousel in der *Fürstenrieder Allee* bey *München*, wo es nur zur Belustigung des Volks dem Aufzuge vorgeführt wurde, unter *Karl Albert*, bey Gelegenheit der Geburt eines Erbprinzen.

Tab. VI.



Capitel III.

Reit-, Saum- und Lastthiere des Mittelalters.

Auf Tab. VI. finden sich mehrere Reit-, Last- und Saumthiere, meistens nach Holzstichen aus den Zeiten des Mittelalters abgebildet.

Fig. 1. stellt einen reisenden Kaufmann, mit seiner Reisetasche und Dolch im Gürtel, vor; das Reit- und Sattelzeug ist von altdeutscher Art, nach einem Gemälde des *Lucas von Leyden.* Erst um das Jahr 1160 erlaubte Kaiser *Friderich I.* den reisenden Kaufleuten und Krämern einen Degen zu führen, welches bis daher blofs ein Vorrecht der Adelichen war. Sie mufsten solchen aber zum Kennzeichen ihres Standes am Sattelknopfe befestigten.

Fig. 2. ist ein altdeutscher Krieger aus dem Manuscripte der *Heradis* von *Landsberg* v. Jahre 1180 gezogen. Sein ganzer Kettelpanzer, der Helm sammt eisernem Visire, der gebogene, lange Schild und die Lanze sind jenem Zeitalter angemessen; so ist auch der Streit- oder Turniersattel, auf dem er sitzt, mit hohem After und Päuschen (lieges) eingeschlossen, wie noch heutigen Tages ungefähr die orientalischen Sättel sind. (Sieh auf eben dem Blatte einen spanischen *Matador,* wie er in seinem Prunke bey einem Stiergefechte erscheint. Fig. 10.)

Fig. 3. Aus erwähntem Manuscripte der *Heradis* einen Priester vorstellend, wie er auf seinem Reitgaul im Jahre 1180 im Staate sich sehen läfst.

Fig. 4. Der wassertragende Esel, nach der Beschreibung des Pater *Labat* abgebildet. (Sieh Pag. 43.)

Fig. 5. Ein türkischer Büffelstier, den sein Führer im Gefolge des Grofssultans, mit seinen zwey Tragkörben nachführt, so auch Fig. 6. ein Last-Kameel, das sein Leiter am Handzügel begleitet. Das Kameel ist hier mit seinem Staatsgezäume, und mit seinen reichen gestickten Teppichen geziert.

Fig. 7. stellt einen Zug von Last-Maulthieren vor, wie sie vor Zeiten bey festlichen Aufzügen, mit dem Gepäcke der Herrschaften beladen, folgten. Gewöhnlich war dieses Gepäcke in besonders dazu bestimmten Tragkörben sorgfältig eingepackt, und hieng auf jeder Seite des Tragsattels ein solcher Packkorb oder Koffer in seinen daran befestigten Ringen und Hacken. Der Sattel war mit starkem Hinter- und Vorderzeug, mit starken Gurten auf das Thier befestigt. Ueber das Ganze ward alsdann eine Decke geworfen, von der Farbe der Liberey der Herrschaften, deren Wappen auf beyden Seiten in farbiger Wolle, oder auch ganz in Gold aufgestickt war. Rings um den Rand waren diese Decken öfters mit zwey Zoll breiten goldenen Fransen, bey den meisten aber nur mit wollenen Fransen, oder breiten Borten eingefaſst, den ein reicher Strauſsenbusch in der Mitte des Packsattels schmückte. Der Zaum war nicht minder reich mit meſsingenen, in Feuer vergoldeten, oder ganz von Silberblech getriebenen, Scheuledern ausstaffirt, worauf gewöhnlich die Wappen, Krone und Orden der Herrschaften prangten. Der Maulkorb, der bey diesem Aufzuge von dicker gedrehter Seide war, blieb auf der Reise durch einen aus Hanf gekettelten ersetzt. Auf dem Kopfstücke des Zaumes war ebenfalls ein reicher Federbusch eingeschraubt, und längs dem Halse lag die Mähnenkappe, welche den magern Kamm bedeckte. Um den Hals hieng das breite Schellenband, woran die meisten Schellen und Glöckchen von gediegenem Silber waren. Solche wurden gewöhnlich mehrere in einer Reihe hintereinander von ihrem Eselsknechte am Leitzügel geführt, wie man noch bey der Krönung des Kaisers *Leopold* und *Franz II.* in *Frankfurt*, und in den Gefolgen der Fürsten und Groſsen des Reiches sehen konnte.

Fig. 8. sind zwey gezierte Reitpferde, wie solche über dem Portal der alten Domkirche unser lieben Frau in *Paris* schlecht ausgehauen, und ebenfalls über dem Portal zu *St. Denis* zu sehen sind. Merkwürdig ist die nämliche Abbildung über dem Portale der Hauptkirche zu *Colmar* ebenfalls zu entdecken. Es scheint, daſs man damals keine schönern Formen nachzuahmen fand; doch liefern sie uns noch einen Begriff von den Staatspferde-Zeugen jener Zeit.

Fig. 9. aus oben erwähnter *Heradis* genommen, stellt zwey Saumrosse mit Saumsattel und Sack mit Nath vor; der Knecht treibt sie mit einer Geiſsel mit drey Schlingen an.

Fig. 10. stellt einen spanischen *Matador* zu Pferde in seinem Costüme bey einem Stiergefechte vor.

Von einem Saumesel, dergleichen man viele in *Italien* Waaren, Weinfäſschen u. a. im Saumsattel übers Gebirge tragen sieht, erzählt Pater *Labat* im fünften Theile seiner Reisen durch *Spanien* und *Italien* eine Anecdote, welche hier nicht ungerne gelesen werden dürfte: „Während ich auf dem „groſsen Platze in *Montalto* stand, und die Inschriften zweyer sehr schöner „Springbrunnen abschrieb, kam ein Esel auf mich zu, mit zwey langen Fäſschen „an einem Packsattel hängend, deren jedes einen breiten hölzernen Trichter auf „dem Spundloche befestigt hatte. Der Esel hatte keinen Führer, sondern gieng „stracks an die Röhre des Brunnens hin, worunter er den Trichter sehr geschickt „zu bringen wuſste. Als er merkte, daſs dieſs Fäſschen voll war, drehte er „sich, und machte es mit dem andern Fäſschen eben so. Hierauf gieng er, „ohne sich aufzuhalten, gerade nach Hause. Einen Augenblick später kam er „wieder, und wiederholte das nämliche Geschäft mit eben so viel Geschicklich„keit, wie das erste Mal. Ich folgte ihm aus Neugierde", sagt Pater *Labat* weiter, „um zu sehen, wem dieser wohlunterrichtete Esel gehören möchte, „und fand, daſs er einem Bäcker der Stadt gehörte."

„Dieser Mann empfieng mich mit ungemein vieler Höflichkeit, sobald „ich mit ihm von seinem geschickten Esel zu sprechen anfieng. Er versicherte „mich, daſs ihn sein Vater so unterrichtet habe, und daſs es nun schon 40 „Jahre wären, seit sie ihn vom Vater zum Sohne in der Familie forterbten. Da „ihn sein Vater kaufte, war er schon ein gemachter Esel von wenigstens sechs „Jahren. Dieses groſse Alter schien mir kaum glaublich; als aber der Bäcker „bemerkte, daſs ich an seiner Aussage zweifelte, versicherte er, mich durch „hinlängliche Schriften von der Wahrheit seiner Behauptung überzeugen „zu können."

„Der Esel, der während unserer Unterhaltung wieder eine Reise ge„macht hatte, blieb an der Thüre stehen, um von seinen Fäſschen und Saum„sattel befreyt zu werden; denn wie mich der Bäcker versicherte, so muſste „man ihn sogleich nach vollbrachter Arbeit in Freyheit setzen, sonst würde er „Fäſser, Sattel und Zeug im Augenblicke in Stücke zerreiſsen."

Capitel IV.

Carrousel-, Triumph- und Prunkwägen.

Bey der schon früher erwähnten Geburtsfeyer des durchlauchtigsten Erbprinzen *Karl Albert* in *Bayern* wurde, wie gesagt, ein festliches Damen-Carrousel den 14. März 1727 in der Allee nächst *Fürstenried* gehalten, wobey sechs besonders dazu verfertigte Turnierwägelchen, jedes mit zwey Pferden bespannt, vorgeführt wurden, nach der Zeichnung Tab. 90. fig. 4 — 7. Dergleichen waren schon seit mehreren Jahrhunderten an allen Höfen von Europa im Gebrauche beybehalten, und wurden gelegenheitlich aufgeführt, wie besonders unter der Kaiserin *Maria Theresia* der Fall war. Tab. LXXXIX. B. stellt den ersten Wagen vor, bey dem Carrousel, welches den 2. Januar 1743 der Kaiserin *Maria Theresia* in der Reitschule zu *Wien* gegeben wurde. Es ist die Erzherzogin *Maria*, welche den Prinzen von *Sachsen-Hildburghausen* als Führer hat. Dieser leichte Carrouselwagen ist im Geschmacke der römischen Festwagen, welche bey Gelegenheit der feyerlichen Triumphzüge dienten. Der Kasten und das Gestell ist an dergleichen Wagen meistens ganz übergoldet, und mit Lasurfarbe hin und wieder ausgefaſst. Nur Schade, daſs die meisten im antiken Geschmacke seyn sollenden Triumphwagen, die man heutigen Tages bey öffentlichen Festen erscheinen sieht, von neumodischen Kutschern und Vorreitern mit schwarz taffetenen Haarbeuteln oder Haarzöpfen geleitet werden, welche die Antiquität wieder ganz verderben.

Tab. VII. zeigt mehrere Triumphwägen, die bey dem groſsen Volksfeste im Jahre 1747 den 13ten Februar in *Paris*, bey Gelegenheit der Vermählung des *Dauphins* mit *Maria Josepha*, Prinzeſsin von *Sachsen*, gedient haben. Unter diesen der Wagen des *Mars* auf vier Rädern mit acht Pferden bespannt; der Wagen des *Hymen* ebenfalls mit acht Pferden; der Wagen der Göttin *Ceres*, Göttin der Früchte, mit acht Pferden; der Wagen des Gottes *Bachus* mit acht Pferden bespannt; der Wagen der Stadt *Paris*, ein

Tab: VII.



J. C. Ginzrot del.

Schleich sculp.


Aº. 1520. Krönungs Wagen Kayser Carl V zu Achen.
Albrecht Dürer.

Kriegsschiff vorstellend, ebenfalls auf vier verborgenen Rädern, von acht Pferden gezogen.

Die Geschirre aller dieser Züge waren sehr geschmackvoll und jeder Zug vom andern verschieden; ein Kutscher lenkte den Zug an Leitsailen vom Sitze, und ein Vorreiter die zwey Vorderpferde.

Tab. VIII. zeigt verschiedene Pracht- und Triumphwagen, wie sie zu jener Zeit üblich waren. — Fig. 1. soll der Krönungswagen seyn, (von *Albrecht Dürer* gezeichnet.) worauf Kaiser *Karl V.* sich während der Krönungsfeyerlichkeiten zu *Aachen* den 22ten October 1520 im großen Kaiserornate dem Volke gezeigt hat Der Baldachin des Wagens ruhte über dem Sitze des Kaisers auf zwey rückwärts sich befindenden marmorirten Säulen. Er war von rothem Sammt, so wie die Draperie des untern Wagengestelles und die innere Polsterung der Sitze und Seiten von feinem, geschnittenen, rothen Sammt, mit goldenen Fransen und reichen Stickereyen besetzt. Die vier Räder liefen in Scheiben, worauf die kaiserlichen Adler auf Goldstoff mit schwarzer Seide gestickt waren, welche das Herzschild von Gold hatten. Alles Uebrige, was sich von Holzwerke des Gestells sehen ließ, war mit glänzendrother Farbe angestrichen und vom Mahler gehörig übergoldet. Dergleichen Pracht- und Triumphwagen nennt man in *Rom* Stuffa, und in *England* Pageant.

Fig. 2. stellt einen von den 24 Delphinen vor, auf deren Rücken und in deren Bauche sich die Musiker befanden und die das Prachtschiff umgaben, auf welchem der Graf von *Brionne*, Oberkammerherr des Herzoges von *Lothringen*, den Einzug in *Nancy* hielt. Diese Schiffe waren so eingerichtet, daß sie auch zur Schau in den großen Saal zu ebner Erde in dem Schloßgarten zu *Nancy* eingeführt werden konnten, wo man sich ihrer zu Seeschlachten bediente.

Näheres findet man in der Beschreibung: Combat à la Barrière faict en cour de Lorraine le 14. Febr. 1627 à *Nancy* chez *Philippe* imprimeur.

Fig. 4. auf eben dieser Platte findet sich der Triumphwagen, dessen sich der Herzog von *Lothringen* 1627 bey eben diesem Feste bediente; so wie

Fig. 5. der Triumphwagen, worin der Prinz von *Pfalzburg* bey demselben erschien.

Fig. 3. stellt den grofsen Krönungswagen vor, dessen sich Kaiser *Maximilian I.* i. J. 1493 bediente, der ganz im antiken Geschmacke gebaut ist.

Fig. 6. zeigt den Triumphwagen, der noch in den Abbildungen des Hochzeitfestes Herzogs *Wilhelm* von *Bayern* mit *Renata* von *Lothringen* auf der kgl. Bibliothek in *München* zu sehen ist, worin der Erzherzog *Ferdinand* von *Österreich* im Jahre 1568 mit seinem Mantenator *Julius de Riva* bey dem Turniere in *München* erschienen. Der Kasten war inwendig mit rothem Sammt und goldenen Fransen und Quasten, auch vieler reicher Stickerey von Gold, Silber und farbiger untermischter Seide geschmückt. Das Gestell war roth lackirt, und die Laubwerke vom Mahler reich vergoldet. Ueber dem Erzherzoge und dem Mantenator safsen fünf Göttinnen auf erhabenen Sitzen in zierlichen Schwiebbögen von ausgeschnittenem Laubwerke; sie waren zierlich in antiker Tracht gekleidet, und mit verschiedenen Musikinstrumenten versehen. Die Mantenatoren waren, wie alle Uebrigen, die dem Zuge folgten, vermummt, und in lange carmoisinrothe Röcke gekleidet, mit weifsem Hermelinfutter unterzogen, und hatten viereckigte rothe Barets auf dem Kopfe, und Masken mit langem Haar und Bärten, welche den Kopf ganz verhüllten. Vor ihnen her ritten vier Knappen auf weissen hispanischen Pferden in langen rothen Scharlachröcken, langen fliegenden Haaren, grauen Bärten, und venetianischen rothen Hütchen, (wie die Magnifici) und waren beauftragt, die Rennspiefse vorzutragen.

Dieser Triumpfwagen wurde von vier schönen schneeweifsen Hengsten gezogen, in römischem Gezeug von rothem Sammt und das Gezäume von feinen seidenen Schnürchen ohne Leitsail, und diese wurden auf jeder Seite von zwey Nymphen, die mit carmoisinrothen Röcken und Hütchen gekleidet waren, an der Hand geführt.*)

Einer der merkwürdigsten Wagen dieser Art ist jener, welcher zu den Vermählungs-Feyerlichkeiten des Herzogs *Wilhelm* von *Bayern* mit *Renata*, Herzogin von *Lothringen*, im Jahre 1568 gebaut wurde. Er ist Tab. X. Fig. 1 abgebildet und in folgendem Werke beschrieben:

Einzug und feyerlicher Empfang von Seiner Hochfürstlichen Durchlaucht der Fräulein *Renata*, Herzogin von *Lotharingen*, mit seiner

*) Die Beschreibung dieses Zuges ist vollständig gedruckt, und mit Holzschnitten verziert von Adam Berg in München. 1568. auf der Bibliothek des kgl. bayr. Oberst-Stallmeister-Stabs.

Hochfürstlichen Durchlaucht Herzog *Wilhelm* von *Bayern* im Jahre 1568, nebst der Abbildung des ihm nach *Neuhauseu* entgegen geschickten, kunstreich verfertigten Brautwagens, so auch einer gedrängten Beschreibung aller, zu jener Zeit statt gefundenen Feyerlichkeiten, die damals in der Hauptstadt *München* eine geraume Zeit mit einander wechselten, und sich während der ganzen Reihe durch die gröſste Ordnung, so wie durch polizeyliche Wachsamkeit, auszeichnete. Beschrieben von *Ignatz Wagner* Kanzley Verwandter zu *München*, den 22. July 1568 als Augenzeuge und zu jener Zeit an. 1568 gedruckt und zu haben, bey *Adam Berg* in *München*.

Dieses alte, schäzbare Werk findet sich noch sehr gut erhalten in der königl. Bibliothek, und in der besondern des königl. Oberststallmeister-Stabs zu *München*, woraus auch die Bilder Tab. X. XI. u. XII. entlehnt sind. Folgender Auszug aus demselben dürfte nicht ohne Interesse und hier an seiner Stelle seyn:

„Als nun die Zeit des fürstlichen Hochzeittages genahet, und man nun„mehr der durchlauchtigsten Fürstin, Fräulein *Renata*, Herzogin in *Lotharin„gen etc.*, als fürstlicher versprochener Braut, sammt andern hiezu berufenen „und geladenen Potentaten, Fürsten und Herrn, Ankunft gewartet, ist erstlich „auf fleiſsiger Berathschlagung der Sachen, stattliche Fürsehung und Ordnung ge„macht worden, wie und was Gestalt auch mit was Zier- und Herrlichkeit den„selben entgegengeritten, wie sie empfangen, in die Stadt begleitet, daselbst „zum gelegensten einforirt, und mit allen Ehren und Würden, in Freuden und „Kurzweil (von welchen unterschiedlicher Bericht hernach folgt) sollen erhal„ten werden. Wie dann hierauf die Zimmer nicht allein in der neuen und al„ten Feste, sondern auch in allen denen Häusern, in welche die geladenen Po„tentaten, Fürsten und Herren, oder deren Gesandte einlogirt gewesen, alsbald „mit köstlichen Tapezereien und anderer herrlicher Zier geschmückt, darzu zu „Küch und Keller so reichliche Bereitschaft gethan worden, daſs man nicht „allein zu aller Nothdurft, sondern auch zur Wollust und eines jeden Begierde, „gefaſst gewesen. Dergleichen und damit auch unangesehen der groſsen An„zahl der erscheinenden Personen sonst männiglich nach statten traktirt wurden, „und sich Niemand einiges Abgangs zu beklagen hätte, ist bey den Wirthen „und ander solcher Vorrath, auch beschiedene gute Ordnung fürgenommen, „darob Jedermann, so in den Herbergen hin und wieder gespeist und ausge„löſst worden, ein völliges Wohlgenügen und Gefallen getragen. Und dann zu „guter Befriedigung auf daſs auch zwischen den Fremden und andern einiger

„Unwille nicht erfolge, oder da es je geschehe, mit ehesten gestillt und Friede „gemacht würde, ist über Anzündung der Feuerpfannen in allen Gassen, auch „eine starke und solche Wacht zu Roſs und Fuſs sammt einen Profosen verord- „net darzu mit Leuten so der fremden Sprachen erfahren geweſst, besezt, daſs „sie sich in die Gaſsen austheilen und in allen zufallenden Nöthen bey Tag und „Nacht an der Hand seyn mögen, und was andere dergleichen nützliche Für- „sehung vielmehr seyn."

„Damit auch dieses hochzeitliche Fest, wie billig, mit mehrerer Autho- „rität gehalten, und den fremden Herrschaften desto höf- und zierlicher gedient „wurde, hat der durchlauchtigste Fürst Herzog *Albrecht* in *Bayern etc.* unan- „gesehen, daſs seiner fürstlichen Gnaden tägliches Hofgesind für sich selbst „und ansehnlich geweſst, noch viel aus derselben getreuen Landleuten auch „Pflegern und Professionern darzu auch etlich fremden Grafen, Herren, Ritter „und vom Adel hierzu gnädiglich beschreiben lassen, deren Namen und mit „was Anzahl der Pferde ein jeder erschienen sey, wie hiernach zu vernehmen ist."

Auf dem k. b. Haupt-Archiv in *München* befindet sich noch der Riſs dieses Brautwagens abgezeichnet, der von dem Verfasser mit dem auf der k. k. Bibliothek in *Wien* in Holzstichen im Original befindlichen, mit Farben bezeichneten Abriſse, verglichen wurde, wie solche noch daselbst vorhanden, und im Jahre 1568 zu *Augsburg* von *Heinrich Wirrn*, deutscher Poët und oberster Büchsenmacher in *Oesterreich* (Windbüchsen-Fabrikant) gezeichnet und in Druck herausgegeben worden, wobey derselbe eine umständliche Beschreibung dieses zu jener Zeit ausgezeichnet schönen Brautwagens in folgenden Reimen beygefügt und Seiner Majestät dem Kaiser allerunterthänigst zu überreichen die Ehre hatte:

„Mit dem Fürſten ſo tugendrich
„Die Wagen hab geſehen ich
„Ich kann nicht unterwegen lan,
„Sein Schön vnd Zier zu zeigen an,
„Die Maiſter die jn haben gemacht,
„Seind lobenswürdt, hab ich gedacht,
„Dann ſie jr Kunst ſchön dran probiert,
„Vnd ja mit jrer Arbeit ziert.
„Der Wagner hat nichts überſehen,
„Den Bildſchnitzer muſs ich jehen:
„Der Schmid hat auch sein beſt's gethan,
„Der Maler ich vnglobt nit lon.

„Den Riemer, Goldschmid vnd Schneyder,
„Und auch andere Handtwerker weiter,
„Die do jr Arbeit hond vollbracht,
„Das dieser Wagen ist worden gemacht.
„Nun zaig ich an zu dieser Frist
„Wie lustig er gezieret ist.
„Vier Löwen waren schön übergüldt,
„In tatzen yeder hatt ein Schildt,
„Die zween die da stünden herforn,
„Das Bayrisch Wappen ausserkorn.
„Künstlich gemalet that ich finden,
„Die Löwen die da stunden hinden.
„In irem Schildten was geziert,
„Am Wappen wies Luttringen fiert.
„Sy hatten mich gar noch erschreckt,
„Mit ainem Guldin stuck war deckt.
„Der Wagen ordentlich und fein,
„Inwendig rothen Charmesein.
„Die Küssin mit rot Samat gemacht,
„Ich hab sy gnummen fleissig acht.
„Sechs schöner Gaul die waren schön weiss
„So lustig ziert, das ich sy preis.
„Von rotem Sammat Siln und Strick,
„Es war ein Lust der es anblick.
„Mit guldin Spangen beschlagen
„Auch Guldin Franzin soll ich sagen,
„Zween Fürknecht warn gar schön bekleidt.
„Ganz roten sammat hand sy treit.
„Ich will bey meinen trewen sagen,
„Das ich kein solchen zierten Wagen
„Warlichen alle meine Tag,
„An keinem Ort nit gesehen hab.
„Vnd bin viel Fürstenhöf ausszoge,
„Aber so lustig und geschmoge
„Hab ich warlich vor nit g'sehen,
„Ich thet selber zu mir jehen.
„Was mag er auch gestanden seyn,
„Ich rede auff die trewe mein.

— — — — — — — —

„Man hat ihn alſo ſchön geziert,
„Hinauſs der Braut entgegen gſiert.
„Wie Ewr kaiſerlich Majeſtet.
„In hir wirt ſehen kunterfät.“

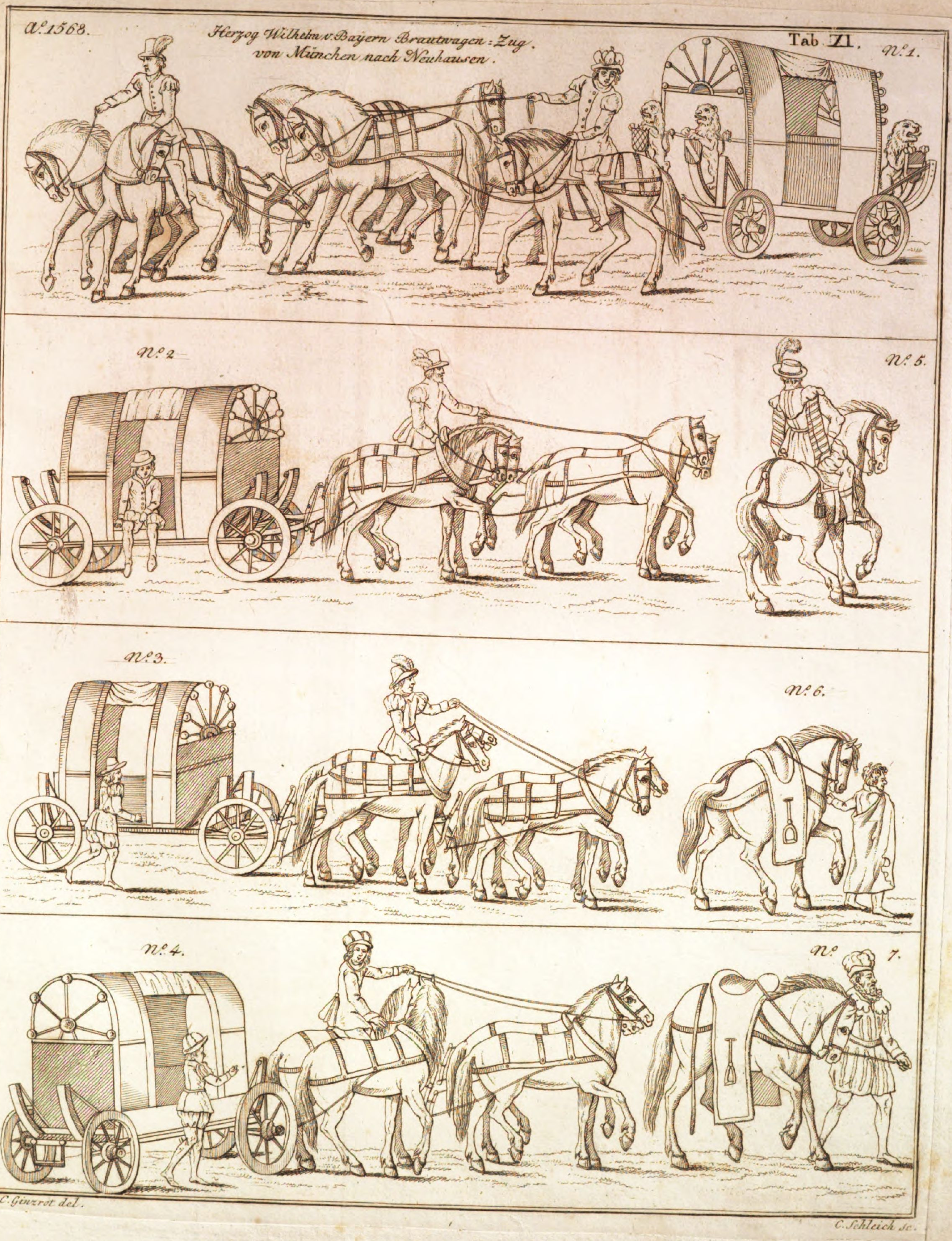
Dieses war die Art der Frauenwagen, die in jenem Zeitalter allgemein angenommen waren, und mehr oder minder reich in ihrem Baue verfertiget wurden, ehe noch die Gläserwagen und die schwebenden sogenannten Kutschen mit hölzernen lackirten, geschliffenen und künstlich gemahlten Tafeln in Deutschland statt hatten. (Sieh Tab. XI. fig. 1. 2. 3. 4.

In den meisten fürstlichen Schlöſsern und Residenzen fand sich ein solcher Familienwagen wie Tab. X. fig. 1. in Bereitschaft, welcher bey feyerlichen Gelegenheiten gewöhnlich mit sechs Pferden gebraucht wurde, und den man damals in Deutschland den goldenen Wagen benannte, wie hier eine Menge Beyspiele zu finden sind. Abbildungen von geringerer Gattung, die jedoch öfters mit Aufwand verfertigt wurden, hat der Verfaſser auf eben diesem Blatte Tab. X. unter fig. 2. und 3. treu abgezeichnet und beygefügt.

Fig. 2. ist ein altdeutscher sogenannter Gogelwagen mit einem runden Dache, der an den zwey Thüröffnungen, wie auch am vordern Sitze, mit ledernen oder zeugenen Aufrollmänteln versehen ist. Hier scheint der Kasten inwendig mit gelben Fellen ausgeschlagen, das runde Verdeck mit grünem Zwilch, oder dergleichen Zeug; der untere Theil des Kastens ringsum mit Juchten bespannt, das Holzwerk des Gestells, welches besonders hohe Räder hat, ist grün angestrichen, und die Thüren des Kastens sind nach damaliger Art mit ledernen Fellen zum Aushängen gerichtet, daher der Name Fuſssäcke kam.

Fig. 3. stellt einen norddeutschen alten Korbwagen und auch Kobel- oder Gogelwagen vor, vermuthlich von dem alten lateinischen Cucullus (Kaputze) die meistens von Weiden geflochten waren, der obere Theil aber mit Zwilch, gefärbter Leinwand oder Fellen überdeckt, und öfters auch mit Binsenmatten belegt war.

Dieser Kasten, wie der fig. 2., sitzt auf den beyden Achsenstöcken fest, hat gar kein Spiel, und ist leicht zu begreifen, daſs man sehr darin zusammengestossen wurde, wie man sich noch vor einem Vierteljahrhunderte an den Postwagen von verschiedenen Ländern überzeugen konnte. Bey dem Einzuge der durchlauchtigsten Fürstin Fräulein *Renata* von *Lothringen* sah man alle



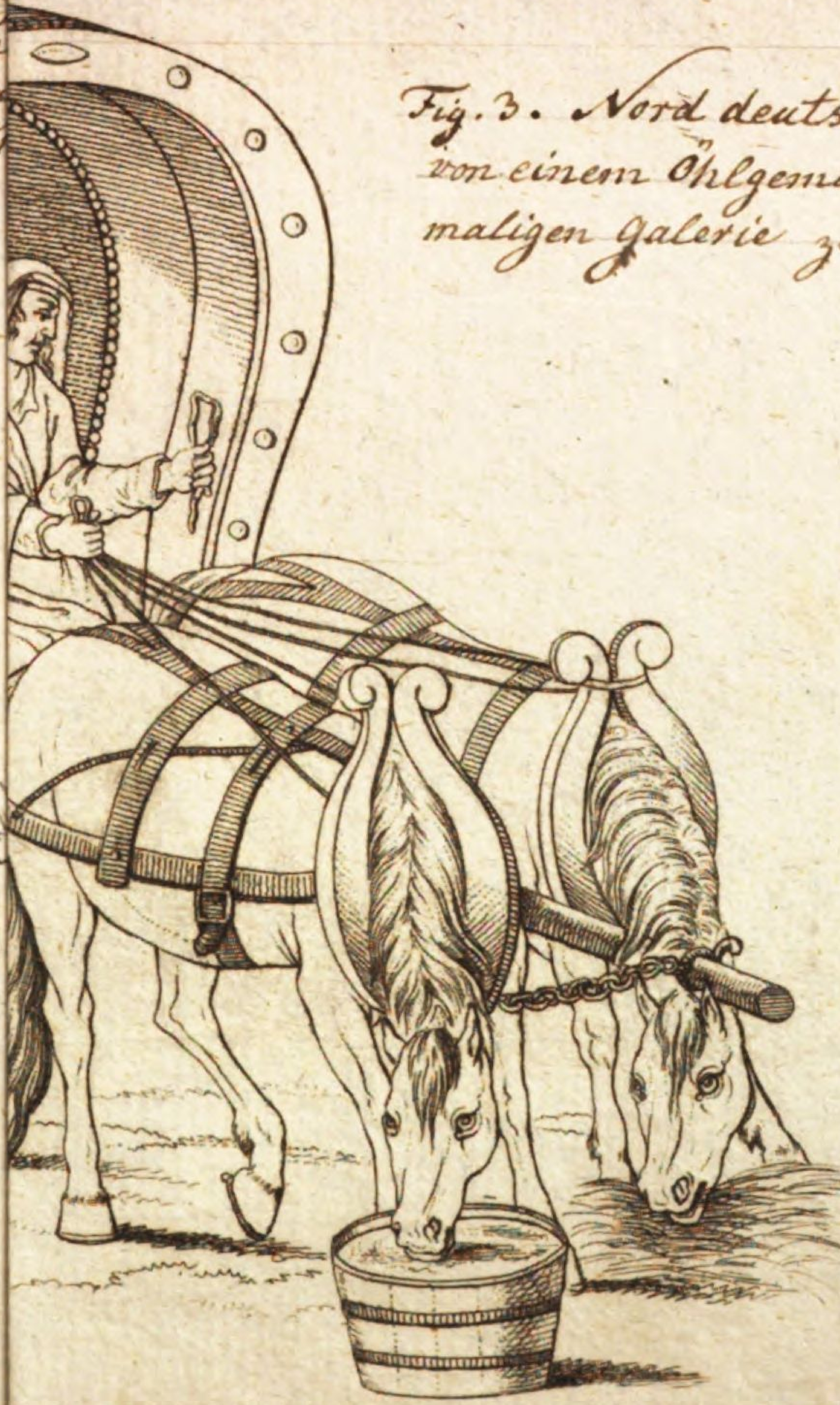
J. C. Ginzrot del.

C. Schleich sc.



Fig. 2. Alt deutscher
Wagen nach einem Öh
mälde in der Königl. ba
Bilder-Galerie zu Schleiß
von Sanfideli.

Fig. 3. Nord deutscher Korbwagen von einem Öhlgemählde aus der ehemaligen Galerie zu Düsseldorf.



J. C. Ginzrot del.

C. Schleich sc.

N 10

Arten Fahrwagen im Gefolge, nur die alte Herzogin von *Lothringen* wurde, sobald sie bey *Ingolstadt* ans Land gestiegen war, in einem Tragsessel, mit schwarzem Sammt überzogen, von zwey kleinen, eigens hiezu abgerichteten, Eselinen weiter gebracht. — Zwischen *Ingolstadt* und der *Sonnenbrücke* ist der durchlauchtigste Bräutigam, Herzog *Wilhelm*, der alten Herzogin mit etlichen Gutschiwagen entgegengefahren.

In dieser Beschreibung kommen viele Gutschirofs für die Herrschaften und deren Gefolge vor, und obgleich die Herrn und Frauen meistens ritten, so bedienten sie sich doch öfters der Gutschiwagen, wie z. B. pag. 11. daselbst gesagt wird: „Darauf alsbald Herzog *Ferdinand* und Graf von *Schwar-* „*zenberg*, wie auch die fürstliche Braut, der Herzog von *Wademont*, und „andere fürstliche Personen von ihren Pferden und Sänften abgestiegen etc, so wird auch ferner in der Beschreibung (die zu weitläufig wäre, sie wörtlich mitzutheilen) eines Verwalters der Sänften, Tragsessel, wie auch der Tragesel erwähnt, und in dem Verzeichnifse der bey dieser Gelegenheit von Kaiser *Maximilian II.* nach *München* gesandten Botschaft sind auch 16 Wagen mit ihren Gutschirofsen aufgezeichnet. So finden sich auch in der Liste des Gefolges der Frau *Dorothea*, Pfalzgräfin bey *Rhein*, Herzogin in *Bayern* unter andern an ihrem fürstlichen Gallawagen vier Pferde, an dem Hofjungfrauen-Wagen vier Pferde, am Silberwagen vier Pferde, und am Gutschiwägelein zwey Pferde angemerkt: „alsdann, wie man der fürstlichen Braut, „Fräulein *Renata* von *Lothringen*, entgegen geritten ist, kam erstlich Herzog „*Albrecht* in *Bayern* etc., darauf alle bayrischen Grafen und Herren vom Adel „sammt ihren wohlgezierten Spiefsbuben und Knechten, alle in schwarzen Reit- „röcken, den linken Aermel ganz mit gelb (Leibfarb) und mit weifsem Laub- „werk (der fürstlichen Brautfarb) übernäht (wie fig. 5. Tab. XI.) dazu ihre „Hüth und ihre Pferd mit diesen Farben aufs zierlichste geschmückt. Die Reit- „buben hatten schwarze mit Sammt überzogene Hauben (Casquets) voller Federn „auch mit gulden Ketten aufs gewaltigst geziert.

„Beym ersten Willkommen an den Empfangszelten sind die durch- „lauchtigste Braut aus derselben Wagen, der mit rothen Sammat bedeckt war, „abgestiegen, und haben sich auf einen schönen Frauenzellter gesetzt, „und sammt zwölf reitenden Jungfrauen auch ihr Hr. Vetter der Her- „zog von *Wademont*, vormelten zwey Zelten zugeritten. Wiewohl sehr unge- „stümmes Wetter, Regen und Schnee bey diesem Eintritt doch über 3000 „Pferde gewesen, so haben sich dennoch sämmtl. fürstl. Personen wieder zu „Pferde gesetzt, die fürstliche Braut aber in den Brautwagen (welchen ihr ge-

„liebter Bräutigam entgegen geschickt) gesetzt, daran sechs schöne schneeweiſse „Hengst gezogen in lauter rothsammeten Zeug mit guldern und silbern Fransen „verbrämbt, auch mit vergüldten Spangen überschlagen, mit den zwey Reit-„knechten auch in roth Sammt gekleidet. Der Wagenkasten war auswendig „mit guldenen Zeug überzogen, und mit schönen Laubwerk ausgestickt, die „Knöpfe verguldet, an den vier Orten stunden vier verguldete Löwen mit dem „Bayrischen, Lothringischen, Oestreichischen und Badischen Wappen. Inwendig „aber war der Wagen durchaus mit carmesin rothen Atlas ausgeziert. An den „Spangen und Knöpfen der Pferde sind die Buchstaben verguldt gestanden *W. R.* „(*Wilhelm* und *Renata*) Neben diesem fürstlichen köstlichen Brautwagen „ist Erzherzog *Ferdinand* zur Rechten und der Herzog *Wademont* zur Linken „als Brautführer geritten. Nach diesem fürstlichen Brautwagen sind noch etliche „Wagen, alle mit schwarzen Sammet überzogen *), auch mit Gold und Silber-„stoffen verbrämmt gewesst, nachgeführt worden.“

„Wie Sonntags die *Zeit* der Vesper vorhanden, sind die Fürsten wie-„derum zu Roſs, wie vergangen Abend zur Kirche geritten, die fürstliche Braut „aber, und andere Fürstinen, sammt derselben ganzen Frauenzimmer sind auf „ihren fürstl. wohlbedeckten und wie vorbemeldten ganz zierlichen Wagen, bis „zur Kirche gefahren, dahin sich auch die alte Herzogin von *Lothringen* in „ihrem schwarzen sametten Tragsessel von zwey kleinen Eseln hat bringen lassen.

Der angeführte Kupferstich, welcher von einem Holzstiche dieses Wagens in Wien von dem Verfasser vor mehreren Jahren abgezeichnet worden, ist im Ganzen der nämliche, nur hin und wieder etwas besser; sonst ist der Kasten ohne Tafeln, sondern mit sechs starken Rippen, aus dem Ganzen geschnitten, aufgesetzt, die in der Mitte zusammengefügt, das Dach oder den sogenannten K o b e l bilden. — Der obere runde Theil ist hier mit reichem geblümten Goldstoff überspannt, und mit einem goldgestickten Kranz nach damaliger Art umgeben, hinter welchen die grünen tafentenen Vorhänge oder seidenen Mäntel aufgerollt waren. Der untere Theil des Kastens hatte keine hölzernen Tafeln, sondern war ringsum mit Leinwand bespannt, und mit carmoisinrothem Sammt bezogen, der rings um die Kante mit einer goldenen gestickten Bordure, oder mit goldenen Tressen eingefaſst war. Der Kasten war inwendig mit feinem Seidensammet ausgepolstert, das Obertheil oder der Himmel war inwendig meistens

*) oder mit lohfarben Tuch, mit 2 — 3 Zoll breiten schwarzen Sammtband, an allen Kanten ringsum der Kasten eingefaſst. S. Tab. XI.

ineeweiße
n Franſen
wey Reit-
uswendig
ickt, die
mit dem
Inwendig
An den
n W. R.
utwagen
Linken
etliche
Silber-
n wie-
Braut
d auf
, bis
n in
ſſen.
Va-
iſt



mit goldgeblümtem rothen Seidenatlas, wie die Mäntel, ausgefüttert. Ausser den Sprüngeln ragen auf jeder Seite zwey runde, mit rothem Sammt überzogene, und mit im Feuer vergoldeten Knöpfen gezierte Haltstangen, und überdiefs noch ein dergleichen Knopf vorne und hinten in der Mitte des Verdeckes hervor, eben so waren die vier Ende oder oberen Theile der Tragkipfen mit dergleichen kupfernen, in Feuer vergoldeten Knöpfen geschmückt. Inwendig waren vier Sitzkissen, wovon jedes geräumigen Platz für zwey Personen hatte, mit einem weissen schafledernen Kissen versehen, welches damals mit feinen Federn dick ausgefüllt, und wovon die innere Seite des Leders nach alter Art mit Wachskleibe bestrichen war, damit die Federn nicht durchstechen konnten, und dann jedes mit Sammet überzogen wurde, der mit goldenen Borden und feinen Fransen umgeben war. Der Fufsboden war überdiefs gewöhnlich mit rothem Juchten überspannt, und mit vergoldeten Nägeln ringsum geziert, alles übrige steife Leder war gewöhnlich von lebhaft rothem Juchten, welcher für die Nasen dasiger Zeit einen besonders feyerlichen Geruch hatte. Der Kasten hing an vier starken Riemen von Juchten mit Sammt überzogen, die an den Rändern mit goldenen Borten überstickt waren.

Die Tragkipfen, welche anstatt der vier hölzernen geraden Stützen auch die Stelle der Federn ersetzten, sind hier aus einem Stücke Krummholz von jungen Eichenstämmen in der Form eines abgestumpften Rinderhorns zugebogen und mit schön gearbeiteten eisernen Gegenstützen befestiget. Am ganzen Gestelle findet sich, ausser an den Radspeichen, wenig Bildhauerey. Die Achsen sind hölzern, die Leisten und daran befindlichen Laubwerke sind vergoldet, und der Grund des Gestelles lackroth mit Oelfirnifs bestrichen. Die Beschirrung der sechs Pferde ist mit rothem Saffian überzogen, mit goldenen Quasten und Fransen ausgeschmückt. Alle Schnallen und Zierrathen an den sechs Pferden sind von Bronce im Feuer vergoldet, alle Zügel und Leitsaile waren von Seide mit Goldfaden durchwirkt, so wie auch die daran befindlichen Rosen und Cocarden. Zu bemerken ist, *) dafs hier der Leibkutscher zu Pferde sitzt, und auf dem sechsten Pferde einen Vorreiter hat, der die zwey Vorderpferde leitet, welches damals noch selten der Fall war, wie man aus Tab. XII. an einem her-

*) Die übrige Beschreibung der Beschirrung, so wie auch der Bekleidung der zwey Vorreiter, findet sich schon weitläufiger erwähnt, wie auch, dafs zu jener Zeit schon von den vergoldeten Namenszügen der Braut und des Bräutigams Gebrauch gemacht worden sey, wie hier die doppelten W. und R., nämlich Wilhelm und Renata, sowohl an dem Wagenkasten, als an den sechs Pferdegeschirren sich mit Geschmack vertheilt und angebracht fanden.

zoglich bayerischen Frauenwagen bemerken kann, wo der Leibkutscher oder Reitknecht einen Jagdwagen mit sechs Pferden ohne Vorreiter an einem Leitsaile vom Sattelgaule aus lenkt.

Dieser Wagen, nach einem grofsen Wandgemälde in der königlichen Wagenburg in *München* gezeichnet, gleicht so ziemlich in der äufsern Form dem vorbeschriebenen Brautwagen der Herzogin *Renata*, nur ist er viel einfacher in der Bauart, in der Bildhauerey und Stickerey. Die vier Löwen mit den vier Wappenschilden sind hier nicht angebracht, wohl aber ein Löwe als Schildträger des bayer. Wappens, der auf dem vordern Ende der zwey Tragbäume sitzt, die sich aufwärts biegen, und in einem Schnörkel, wie eine schön geschweifte Schlittenkufe, endigen. Diese zwey vordern Kufen, so wie die vier hölzernen Kipfen, worin der Kasten anstatt der Stahlfedern in vier starken Tragriemen hängt, sind nach altem, guten Brauche aus einem Stück gesunden Eschenholzes gebogen; denn vor Alters wurden alle geschweiften Stücke Holz sowohl an dem Wagenkasten, als an dem Gestelle aus dem Ganzen gebogen, und nicht geschnitten, daher noch die Wagner grofsentheils in *Deutschland* Meister Krummholz genannt werden.

Die alten Griechen haben ebenfalls alle ihre Hölzer nach der Schweifung gebogen, die sie sich auswählten, und noch ist es in *Rufsland* gebräuchlich, auf dem Lande die Räder und die Wagenhölzer aus dem Ganzen zu biegen. Die vier Kipfen, welche den Kasten tragen, sind jede mit zwey breiten und starken eisernen Spangen belegt, und mit Nietnägeln befestiget. Das übrige Beschläge und Stützenwerk an diesem Wagen scheint sorgfältig gearbeitet gewesen zu seyn. Es ist kein Kutschersitz auf demselben, sondern der Kutscher reitet, wie gesagt, hier auf dem linken Stangengaul, und leitet mit einem Leitsaile alle sechs Pferde ohne Vorreiter.

An diesem Gespanne ist zu bemerken, dafs an der gewöhnlichen Deichsel eine kurze Mitteldeichsel mit einer Vorwage hängt, welches noch hin und wieder an Lastfuhren üblich ist.

Der Kasten scheint inwendig mit rothem Tuche bezogen, so auch der Himmel oder der Kobel, welcher ringsum mit gelben wollenen Fransen eingesäumt, und nach damaliger Mode mit den grofsen messingenen, im Feuer vergoldeten Knöpfen geziert ist, die an den Enden der Himmelstangen, gleich wie an Zeltstangen, blofs zur Zierde befestigt sind. Das ganze übrige Holz- und Räderwerk ist kesselbraun angestrichen, schwarz ausgefafst, und der vordere

Löwe mit dem bayer. Wappenschilde ist ganz übergoldet, wie auch der Knopf, worauf der Löwe sitzt.

Es fällt hier auf, dafs es damals auch bey uns schon üblich war, den Zugpferden die Schweife abzuhauen, und dieses ganz ohne Art, und viel zu kurz und unförmlich. Gegen diesen schändlichen Gebrauch eifert bereits der Pabst *Hadrian I.* in seinem Briefe an das Concilium, welches er zu *Calchut* in *Northumberland* i. J. 787 zusammen berief, wo er unter andern sagt: Nach einer schändlichen Gewohnheit stümmelt ihr eure Pferde, spaltet ihnen die Nüstern, kappt ihnen die Ohren, dafs sie sogar taub werden, und stutzt ihnen die Schweife, und da ihr sie unverstümmelt besitzen könntet, macht ihr sie, weil ihr dieses nicht wollt, allen zum Gräuel *).

Diese sechs Pferde, die den Frauenwagen ziehen, sind Schimmel und sehr kurze Stumpfschweife; aber vor ungefähr 50 Jahren noch war die Mode, dafs man den Pferden die Schweife ganz kurz am Hintern wegschlug, so dafs kaum so viel übrig blieb, um den Schweifriemen einziehen zu können, welches abscheulich war, und die schönsten Pferde entstellte.

Vor diesem Frauenwagen, der mit acht Frauenzimmern vollgepfropft ist, reiten mehrere Damen in grünen tüchernen Quersätteln mit ihren daran befestigten grünen Jagdschabracken. Ihre Casquetchen, so wie die ganze Kleidung als Jägerinnen, ist zierlich und geschmackvoll; das vordere Pferd der vorreitenden Dame wird nach altem Brauche von einem Reitknechte (Palefrenier) an den Handzügeln geleitet; daher scheint es, dafs dieser Damenzug, so wie die Herren, die auf der linken Hand den Damenwagen begleiteten, und der Jagdwagen selbst, nicht stark voran eilten; sonst würde der Reitknecht nicht so leicht haben nachkommen können.

Unter den berühmten Triumphwagen, die sich durch ihren grofsen Reichthum auszeichneten, hat sich besonders jener in der Geschichte bemerkbar gemacht, den die Franzosen unter *Philipp August*, ihrem Könige, i. J. 1214 in der Schlacht bey *Bouvines* eroberten. Dieser Siegeswagen trug einen goldenen Adler von ungeheurer Gröfse, welcher einen Drachen in seinen Klauen hielt, wodurch man *Frankreich* vorstellen wollte. Diesen Prachtwagen umgaben der Graf von *Salisbury*, der Graf von *Boulogne* und andere Grofse. Sie wurden geschlagen, und die Franzosen eroberten die Fahne des Königs von

*) Wagen der Römer (Ginzrot) II. Thl. Cap. XXXI.

England, die sie im Triumphe mit dem Adlerwagen dem Zuge des Königs nach *Paris* folgen liefsen, der auf einem besondern Triumphwagen in königlicher Prachtkleidung seinen Einzug hielt.

Die ganze Zusammenstellung dieses Triumphzuges führt noch viel Barbarisches mit sich, und man hat Mühe, zu glauben, dafs dieses die nämlichen Ritter waren, welche sich auf der Turnier- und der Stechbahn so tapfer und edelmüthig innerhalb der Schranken zeigten, besonders zu einer Zeit, wo sich ein jeder zu bestreben suchte, durch sein liebenswürdiges ritterliches Betragen den allgemeinen Beyfall des schönen Geschlechtes davon zu tragen. So übertrieben aber auch obiger Triumphzug mag gewesen seyn, eben so auffallend war das Betragen des Grafen *Hugo* von *Chalons*, der, als er sich von *Richard* dem Eroberer, Herzog der *Normandie*, im Jahre 1080 überwunden sah, sich dem Sieger zu Füfsen warf, mit dem Sattel auf den Rücken geschnallt, zum Zeichen seiner gänzlichen Unterwerfung. Mit seinem langen weissen Barte sah dieser Mann eher einem Ziegenbocke, als einem Pferde ähnlich.

In damaliger Zeit waren noch keine eigentlichen Formen bestimmt, um einen Sieges- oder Prunkwagen zu bezeichnen, sondern es hing von dem Geschmack und der Laune des Künstlers ab, denselben zu verzieren, wo denn nicht selten heidnische Gottheiten und christliche Heiligenbilder gemischt sich dem Auge zeigten.

Von dieser Art war der Triumphwagen (Char Romain) den die Pariser-Kaufmannschaft durch ihren Vorstand dem König *Karl IX.* und seiner Gemahlin, der Königin *Elisabeth*, als Krönungsgeschenk im Jahre 1571 überreichen liefs. Er war aus mafsivem Silber im Feuer vergoldet, ringsum mit Sinnsprüchen ihm zum Lobe, und auf eingelegten Silbertafeln seine Schlachten und Siege vorstellend. Inwendig im Wagen sah man die Götterbilder in vereinter Gruppe künstlich ausgearbeitet, nämlich das Bild der Göttin *Juno*, der *Cybele*, des *Pluto*, des *Neptuns*, mit dem des *Carolus Magnus*, *Carl V.*, *Carl VII.* und *Carl VIII.* Aussen auf dem Vordertheile stand ein *Jupiter* auf zwey Säulen, wovon die eine von Gold, die andere von Silber war. — In diesem Geschmacke waren alle Verzierungen der Kunstwerke gearbeitet, und es mufste überall etwas aus der Göttergeschichte mit angebracht werden, woraus man das Jahrhundert der Verfertigung leicht errieth; wie zur Zeit Kaiser *Carl V.* und später das beliebte Rocailles, groteske Schnörkel und Muschelwerk im Geschmacke war.

Im Iahre 1357, den 24sten März nach geschlossenem Waffenstillstande zu *Bordeaux* zwischen dem gefangenen Könige *Johann* von *Frankreich* und dem Prinzen von *Wallis*, sah man diesen mit seinem Gefangenen nach *London* eilen.

Bey seinem Einzuge in diese Stadt ritt er auf einem kleinen schwarzen Klepper an der Seite des Königs *Johann*, welcher auf einem sehr schönen Schimmel saſs, der in prächtigem Reitzeuge glänzte, wie *Rapin* von *Toiras* erzählt. Es blickte doch ein groſser Stolz aus dieser Bescheidenheit des Siegers; denn es scheint sehr grausam, wie einige dafür hielten, einen unglücklichen König den Blicken des Pöbels zur Schau zu geben *).

In dem zweyten Theile von *St. Foix Eſsais sur Paris* p. 24. liest man, so wie auch bey *Christine de Pisan* Cap. 35 und 36, daſs man in *Frankreich* gewohnt war, von jeher alle fremden Kaiser und Könige, die *Paris* besuchten, mit gröſster Pracht und vielen Ehrenbezeugungen zu empfangen, wovon wir eine Menge Beyspiele bey den französischen Geschichtsschreibern finden.

So z. B. unter König *Carl VI.*, der den Kaiser von *Constantinopel Emanuel* und den Kaiser von *Deutschland Sigismund* im *Louvre* beherbergte.

Franz I. von *Frankreich* empfieng eben daselbst Kaiser *Carl V.*, wobey zu bemerken ist, daſs man bey ihrem Einzuge in *Paris* besonders darauf sah, daſs ihnen stets Rappen zum Einreiten gegeben wurden, indem der Schimmel als gewöhnliches Reitpferd des Souverains in seinen Staaten bestimmt war.

Kaiser *Carl IV.*, sagt *Christine de Pisan*, Cap. 35 und 36, saſs auf dem Pferde, das ihm der König entgegen gesandt hatte. Es war ein Rappe, was man damals Morel nannte. Eben so war auch sein Sohn, der erwählte römische König *Wenzeslaus*, beritten, und zwar nicht ohne Ursache; denn die deutschen Kaiser, wenn sie in die vornehmsten Städte ihres Reichs einritten, waren daran gewöhnt, sich der Schimmel zu bedienen. Aber König *Carl V.* wollte nicht, daſs sie in seinen Staaten eben so beritten seyn sollten, zog daher, um den Kaiser zu empfangen, aus seinem Pallaste auf einem groſsen weiſsen Pferde si-

*) Acta publica Tom. III. p. I. p. 133.

tzend, von den Herzogen von *Berry*, *Burgund*, *Bourbon*, von *Bar* und unendlich vielen Grafen, Baronen, Rittern und den Prälaten in ihrem geistlichen Ornate umgeben. Man mag sich leicht vorstellen, dafs, wenn ehmals die Bürger in *Frankreich* die durchreisenden fremden Souveraine so herzlich zu bewillkommen wufsten, sie nicht minder ihre eigenen Könige mit Auszeichnung zu empfangen sich bestrebten. Ueberall, wo ein König durch eine Stadt reisete, suchten die Bürger ihre Freude durch geistvolle Inschriften, allegorische Figuren und Sinnbilder an den Tag zu legen. So sah man in *Tournay* im Jahre 1463 bey dem Einzuge *Ludwig XI.* durch eine verborgene Vorrichtung aus der Höhe des Stadtthores eines der schönsten Mädchen der Stadt sich vor dem Könige herunter lassen. Dieses, indem es den König begrüfste, entblöfste seinen Busen, und zeigte ihm ein goldenes Herz, welches sich öffnete, indem eine grofse goldene Lilie daraus entsprang. Diese löste sie ab, und überreichte sie dem Könige mit den Worten: „Sire! Jungfrau bin ich und so ist's auch diese Stadt. „Nie hat ein Feind sie erstiegen, und niemals hat sie den Königen von „*Frankreich* feindlich sich entgegengestellt; denn alle Bürger dieser Stadt tragen „in ihrem Herzen die Lilie, wie ich.“ (S. St. Foix II. 220.)

Tab. IX. werden verschiedene Staatswagen mitgetheilt, welche aus den Zeiten *Heinrich III.*, des *IV.* und seiner Nachfolger *Ludwig XIII.* und *XIV.* in der königl. Wagenburg zu *Paris* lange aufbewahrt wurden, wovon die Zeichnungen in der königl. Bibliothek zu *Paris* noch heutigen Tages zu sehen sind, die auch in dem Werke des *Roubo* über die Tischlerkunst, (Paris, 1771. gr. fol.) mitgetheilt werden *).

In fig. 1 ruht der Kasten an den vier Ecken auf den zwey Achsenstöcken, deren Räder von gleicher Höhe über die Hälfte mit Hulftern oder Hülsen bedeckt sind. Der Kastenhimmel ist dachförmig gewölbt, ringsum mit einem 10 Zoll breiten Kranze umgeben, worauf abwechselnd die französischen Wappen mit den drey goldenen Lilien, und die Wappen von *Navarra* mit der goldenen Kette, auf carmoisinrothen Sammet gestickt sind. Dieser Himmel wird von vier niedlich gedrehten Säulen getragen und die Oeffnung rings um den Kasten mit vier grofsen carmoisinrothen Vorhängen, die an den Kanten mit breiten goldenen Fransen eingefafst sind, geziert. Die Füllungen des untern Theiles des Kastens sind ringsum mit dem nämlichen Seidensammet überzogen, und am Rande mit goldenen Borten und Galonen eingefafst; die zwey Seitenthüren sind

*) S. L'art du Menuisier — Carrossier 1ere Section.

mit dem Namenszuge *H.* des Königs *Heinrich*, und zwey Lorbeerzweigen, in Gold gestickt, geziert, so wie die Hülsen, worin die Räder laufen, ebenfalls auf der Aussenseite und am Rande mit goldgesticktem Laubwerke, und am untern Theile mit dergleichen breiten Fransen geschmückt sind. Fig. 2 und 3 stellen ebenfalls dergleichen Chars oder goldene Wagen vor, die im Uebrigen wie fig. 1 beschaffen und in der Zeichnung vorgestellt sind, auch nur als Prachtwagen zum Empfange fremder Fürsten und hoher Herrschaften damals gebraucht wurden. —

Noch findet man verschiedene Gemäldevorstelluugen von Einzügen und Damencarrousels, die vor einhundert und mehreren Jahren theils auf der alten Stech- und Turnierbahn zu *München*, theils in den Lustschlöſsern der Umgebungen dieser Residenzstadt, aufgeführt wurden, wovon noch schöne Oelgemälde sowohl in den Zimmern der königl. Residenzstadt, als in jenen von den Lustschlöſsern *Nymphenburg* und *Schleiſsheim* vorhanden sind. Sieh Tab. LXXXIX. fig. 1, 2 und Tab. XC. fig. 4, 5, 6 und 7.

Die Carrouselspiele, die nun an den meisten europäischen Höfen, anstatt der früheren Turniere und ritterlichen Kampfspiele, die nicht immer ohne Gefahr abliefen, und meistens blutig endigten, eingeführt wurden, fanden wieder eine Menge Anhänger, sowohl unter den adelichen Herrschaften, als unter den Damen der vornehmsten Familien; denn auch diese konnten an dergleichen Carrouselfesten bey feyerlichen Gelegenheiten Antheil nehmen. Auch war die dabey an den Tag gelegte Pracht nicht minder groſs, als die der Turniere, vielmehr erheiternd und unterhaltend, als letztere, die schon durch die schweren eisernen Waffen und das beständige Geklirre der Rüstungen von Mann und Roſs, mehr düster und niederschlagend für das schöne, sanfte Geschlecht ausfallen muſsten, als die mannigfaltigen Unterhaltungen des Carrousels, wovon in diesem Buche mehreres gesagt worden ist.

Man findet übrigens viele alte Beschreibungen und Kupferstiche, welche dergleichen Carrouselrennen darstellen, auch fehlt es an Abbildungen von alten ritterlichen Turnieren nicht, wovon besonders eine sehr fleiſsige Handzeichnung sich auf der königl. Bibliothek zu *München* befindet, unter dem Titel:

„Turnierbuch Herzogs *Wilhelm IV.* von *Bayern*; vom Jahre 1510 bis 1545 "

„Nach einem gleichzeitigen Manuscripte der königlichen Bibliothek zu „*München* treu in Steindruck nachgebildet von *Theobold* und *Cle-*

„*mens Senefelder*, mit Erklärungen begleitet von *Friedrich Schlich*-
„*tegroll. München*, 1817."

Die Bilder sind mit Treue copirt, sehr schön lithographirt und illuminirt. Bey *Georg Schubart de ludis equestribus* ist noch weitläufiger hierüber gehandelt. In der Nürnbergerchronik vom Jahre 1481, liest man, dafs Markgraf *Friedrich* zu *Brandenburg*, der bey des Herzogs von *Jülich* Hochzeitsfest und Turnier erscheinen wollte, den Rath ersucht hat, ihm zwey Stechpferde während der Feste zu leihen. Der Rath hat ihm ein solches Pferd verehrt, welches er mit Dank angenommen. Alle Streit- und Turnierpferde mufsten Hengste seyn. Vor allen grofsen und ernsthaften Turnieren verdient jenes bemerkt zu werden, welches im Jahre 840 in *Strafsburg* statt hatte, als dort *Karl* der Kahle aus *Frankreich* mit seinem Bruder *Ludwig* aus *Deutschland* zusammen kam. Die adeliche Jugend, die sie begleitete, rannte hier zu Pferde gegeneinander, und zeigte in diesem Rennen alle die Geschicklichkeit des erfahrenen Rittmeisters, als wie die des tapfern Kriegers.

Von einem Turnier, das Markgraf *Friederich* im Jahre 1643 zu *Ansbach* gehalten hat, findet sich noch ein treues Gemälde in der königl. Residenz zu *Ansbach*. — Die Turniere endigten oft blutig. König *Heinrich II*. von *Frankreich* wurde bey dem berühmten Turniere in *Chalons* getödtet, welches in der Geschichte unter dem Namen der kleine Krieg von *Chalons* bekannt ist, wegen der grofsen Menge Ritter, die von beyden Seiten auf dem Platze geblieben sind.

In *Dresden* ist noch die ehmalige **Turnier- und Carrouselbahn**, welche inwendig auf dem *Stallhofe* sich befindet, sehr merkwürdig. Sie ist ringsum mit messingenen Säulen umgeben, und mit eisernen Ketten durchzogen; zwischen denselben stehen zwey schöne, grofse und künstlich gearbeitete metallene Säulen, nach der corinthischen Ordnung, an welche bey feyerlichen Carrouselen die Ringe aufgehängt werden, und alles dieses ist noch besonders gut erhalten.

Eine erfreuliche Erscheinung der Art war in neuester Zeit:

Das Carrousel in München den 23sten März 1828.

(Von Herrn Baurath Baumgarten beschrieben.)

Schon seit den ältesten Zeiten, sagt er, war es der Stolz tapferer Männer, das edle Pferd zu bändigen, und seiner Kraft und seinen Launen nicht

nur allein im Kampfe Meister zu werden, sondern auch eine gewisse Zierlichkeit bey den mannigfaltigsten Bewegungen desselben damit zu verbinden. Dieses fand besonders bey den Turnieren statt, welche seit dem Jahre 933 unter Kaiser *Heinrich I.* bis zu den Zeiten *Maximilians I.*, am Ende des 15. Jahrhunderts prachtvoll unter ebenbürtigen Männern bey groſsen Feyerlichkeiten aufgeführt wurden, und wo der Dank (aus den Händen hoher und würdiger Damen gereicht) des Ritters höchste Belohnung war, und seine Brust zu edlen Thaten, zu Schutz und Trutz entflammte.

Seit der neuen Gestaltung von *Deutschland*, wo das Recht wieder sein Recht über den stärkern Arm vermochte, hörten zwar diese Turniere selbst auf; allein man setzte die kunstreichen und muthvollen Uebungen mit den schönsten und kräftigsten Pferden (statt Mann gegen Mann) in Carrouselen auf Ringe und aufgesteckte Ziele fort, und wurde auf die einfachere Weise ebenso Herr seines Roſses und seiner muthvollen Bewegungen.

Erst kürzlich sahen wir hier in *München* ein solches erhabenes Schauspiel, welches sechszehn Edle, Prinzen und Edelleute, in der neuen königl. Reitschule gegeben haben.

Am Fuſse der groſsen, für den Hof bestimmten, und gegenüber für die Militärmusik eingeräumten, Loge, waren Tribunen, 12 Stuffen hoch, mit Sesseln und niedlichen gepolsterten Sitzbänken errichtet, so daſs jeder über den andern wegsehen konnte. Dort versammelten sich die Zuschauer, und es blieb auf den breiten Treppen hinter den Logen noch ein geräumiger Platz übrig, um durch die hohen geöffneten Fenster mit der gröſsten Bequemlichkeit auf die Arena herunterblicken zu können.

Die vier Quadrillen waren gebildet aus S. K. H. unserm Kronprinzen *Maximilian*, dem Hr. Herzog von *Leuchtenberg*, den Fürsten von *Taxis* und *Wrede* DD.; dann den Grafen, Baronen und Herren von *Bienenthal*, *Freiberg*, *Gumpenberg*, *Magerl*, *Malzahn*, *Parseval*, *Redwitz*, *Schätzler*, *Seefeld*, *Vieregg*, *Wendland* und *Wenningen*. Ihre geschmackvolle Kleidung mit einem befiederten, silberbordirten, einfach gestülpten Hut, blauen Kollet mit weiſsen Litzen, Halskragen und gelben Stiefeln war aus der Zeit des 30 jährigen Krieges genommen. Die Schärpen roth, gelb, grün und weiſs, unterschieden die Quadrillen. Von der nemlichen Farbe waren auch die reichgestickten Schabracken der prächtigen Pferde.

In dem Augenblicke, als S. M. der König und I. M. die Königin mit den Mitgliedern des höchsten königl. Haufes in Allerhöchst Dero Loge angelangt waren, geruhten Sie das Publicum huldreichst zu grüfsen, und der Zug in die Reitschule begann unter der Anführung des königl. Oberbereiters *Schreiner* als Herold, und unter dem Schalle der Musik von einem Pauker und sechszehn Trompetern. Letztere waren gelb und blau alterthümlich gekleidet. Nachdem die Quadrillen der allerhöchsten Familie durch Senkung der gezogenen Degen ihre Ehrerbietung bewiesen hatten, fingen unter der Militärmusik die kunstreichen Evolutionen und Wendungen in Schritt und Trott sich zu verwickeln und zu entwickeln an.

Hierauf erschienen unter dem Trompetenrufe die Ritter immer zu zwey und zwey, um im Galloppe mit der Lanze die Ringe und Köpfe herunter zu stechen, andere mit dem Wurfspiefse herunter zu werfen, mit gezogenem Degen herunter zu schlagen, und am Ende im Carriere mit dem Degen von der Erde aufzuspiefsen.

Auf dieses folgten verschiedene andere kunstreiche Touren und Wendungen (bald rechts, bald links von der Stelle weg in Galloppe eingelenkt) nach allen Regeln der Kunst und Zierlichkeit, und dann ein Ringelstechen, wo jede Quadrille so lange ritt, bis alle zwölf Ringe heruntergeholt waren, worauf sich wieder alle Quadrillen in einen Zug formirten, um unter dem Schalle der vorausreitenden Paucker und Trompeter mit gesenktem Degen S. K. Majestät und der königl. Familie noch einmal für die ihnen geschenkte Aufmerksamkeit zu danken, und von dem versammelten Publicum mit ritterlicher Würde und Höflichkeit Abschied zu nehmen.

An dieses reihet sich:

Das grofse Turnier gehalten zu Berlin, im Jahre 1829.

Auf Anstalt S. M. des Königs von *Preufsen* zur hohen Geburtsfeyer I. M. der Kaiserin von *Rufsland* im neuen Palaste bey *Potsdam*, wozu der innere Schlofshof des neuen Palais besonders von den Prinzen des königl. Hauses übernommen, und eingerichtet worden. An der Hauptfronte und an den beyden Flügeln des Schlofses entlang lief eine Estrade, auf deren Stuffen zu beyden Seiten des Palais die mit Eintrittskarten versehenen Zuschauer Platz genommen hatten, und welche durch carmoisinroth behangene Ballustraden von der Bahn getrennt war. In der Mitte der Estrade befand sich ein grüner mit goldenen Fransen und weifsen Federbüschen verzierter Baldachin für den allerhöchsten

Hof. I. M. die Kaiserin erschienen gleich nach sechs Uhr in Begleitung S. M. des Königs und der Prinzessinnen kk. HH. Sofort ritt ein Wappenkönig mit zwey Herolden in die Bahn, und bath um Einlafs für eine Anzahl Ritter. Nach ertheilter Erlaubnifs setzte der Zug dieser Ritter sich von der, der Hauptfronte des Schlofses gegenüber befindlichen Colonade, in Bewegung, und ritt durch das Schlofsgitter in folgender Ordnung in den innern Hofraum: Zuerst zwey Herolde (die Hrn. von *Heister* und von *Häseler*) dann der Wappenkönig (Rittmeister *Molière*) und hinter ihm ein Chor Trompeter. Hierauf folgten die Fürsten mit ihren Rittern und Knappen, und zwar:

1) S. K. H. der Kronprinz. Vor ihm wurde das Panier von Preufsen getragen; hinter ihm trugen zwey Pagen die Lanze und den Schild S. K. H. Hierauf vier Ritter (der Graf von *Brandenburg*, der Prinz *Carl* von *Solms*, der Graf von *Nostitz* und der Erbgraf von *Stollberg - Werningerode*). Die Farben dieser Ritter, denen vier Knappen folgten, waren schwarz, weifs und Gold.

2) S. K. H. der Prinz *Friedrich* der *Niederlande*. Vor ihm wurde das niederländische Panier getragen; hinter ihm folgten zwey Pagen mit Schild und Lanze S. K. H. Hierauf vier Ritter (Herr von *Brauchüsch*, Herr von *Heydemann*, Graf von *Pückler*, Herr von *Sydow*); dann vier Knappen. Die Farben der Ritter waren gelb, blau und Gold.

3) S. K. H. der Prinz *Wilhelm* (Sohn S. M. des Königs). Vor ihm wurde das Kur - Brandenburgische Panier getragen. Zwey Pagen mit Schild und Lanze S. K. H. folgten. Hierauf kamen vier Ritter (Hr. v. *Malachowsky*, Prinz *Alexander* von *Solms*, Graf *Redern*, Graf *Königsmark*) und vier Knappen. Die Farben der Ritter waren blau, roth und Silber.

4) S. K. H. der Prinz *Carl*. Vor ihm wurde das Panier von *Schlesien* getragen. Zwey Pagen mit Schild und Lanze S. K. H. folgten. Hierauf vier Ritter (der Prinz von *Waldeck*, und die Grafen *Pückler*, *Arnim* und *Lynar*) und vier Knappen. Die Farben der Ritter waren gelb, schwarz und Silber.

5) S. K. H. der Prinz *Albrecht*. Vor ihm wurde das Panier von *Brandenburg* getragen. Zwey Pagen mit Schild und Lanze S. K. H folgten. Dann vier Ritter (der Graf *Pückler II.*, Graf *Ziethen*, Hr. v. *Stockhausen* und H. v. *Witzleben*) und vier Knappen. Die Farben der Ritter waren weifs, roth und Silber.

6) S. H. der Herzog *Carl* von *Mecklenburg*. Vor ihm wurde das wendische Panier getragen. Zwey Pagen folgten mit S. H. Schild und Lanze; demnächst vier Ritter (Hr. v. *Knorr*, Baron v. *Fürstenberg*, Hr. v. *Geyer* und der Graf *Häseler*) und vier Knappen. Die Farben der Ritter waren blau, carmoisin und Gold.

7) S. K. H. der Prinz *Friedrich* von *Preuſsen*. Vor ihm wurde das hohenzollern'sche Panier getragen. Zwey Pagen mit S. K. H. Schild und Lanze folgten. Hierauf vier Ritter (Hr. v. *Bussche-Ippenburg*, Hr. v. *Below*, der Graf *Arnim* und der Graf *Hochberg*) nebst vier Knappen. Die Farben der Ritter waren schwarz, weiſs und Silber.

8) S. K. H. der Erbgroſsherzog von *Mecklenburg-Schwerin*. Vor ihm wurde das Panier von *Mecklenburg* getragen. Zwey Pagen folgten mit Schild und Lanze S. K. H. Dann vier Ritter (die Herren von *Heydebrand*, von *Berner*, von *Brandenstein* und der Graf *Stolberg*) und vier Knappen. Die Farben der Ritter waren carmoisin, blau und Gold.

9) S. K. H. der Prinz *Adalbert*. Vor ihm wurde das Panier der Burggrafen von *Nürnberg* getragen. Zwey Pagen folgten mit Schild und Lanze S. K. H. Hierauf vier Ritter (Hr. v. *Podewils*, Hr. v. *Wurmb*, der Graf von *Oriola* und der Graf *Gneisenau*) nebst vier Knappen. Die Farben der Ritter waren weiſs, roth, schwarz und Gold.

10) S. Durchlaucht der Herzog *Wilhelm* von *Braunschweig Oels*. Vor ihm wurde das Panier von *Braunschweig* getragen. Zwey Pagen mit Schild und Lanze folgten S. Durchlaucht. Demnächst vier Ritter (die Herren von *Schönfeld*, von *Bundstädt*, von *Waldow* und von *Waldenburg*) nebst vier Knappen. Die Farben der Ritter waren roth, weiſs und Gold. Die Anführer trugen die eignen Wappen über den ganzen Wappenrock; die übrigen Ritter, das eigene Wappen auf der Brust, den im Wappen vorgezeichneten Helmschmuck auf dem Helme; Schilde mit Devisen und Symbolen nach eigner Wahl, und um den Arm oder am Schwerdte eine Binde von der Farbe ihrer Dame.

Die einreitenden Fürsten und Ritter hielten zuerst einen zweymaligen Umzug um den ganzen Platz und salutirten I. M. der Kaiserin und den Damen, deren Farben sie trugen.

Nachdem I. K. Majestät die erbetene Erlaubniſs zur Ausführung ritter-

licher Waffenspiele ertheilt hatten, sassen die zu Richtern bestimmten beyden Fürsten (S. K. H. der Prinz *Friedrich* der *Niederlande* und S. H. der Herzog *Carl* von *Mecklenburg*) ab, und nahmen ihre Plätze vor der Tribune, bey welcher nun eine Quadrille nach der andern vorbeyzog, um Banner und Schilde zur Prüfung zu überreichen.

Nachdem sämmtliche Quadrillen abgeritten waren, liefsen die Herolde die Bahn einrichten, und Säulen mit Ringen, so wie Köpfe und Scheiben in derselben aufstellen. Der Wappenkönig kündigte hierauf zuerst die vier königlichen Söhne von *Preufsen* (den Kronprinzen, den Prinzen *Wilhelm*, den Prinzen *Karl*, den Prinzen *Albrecht* k. k. H. H.) an; diese stachen im einmaligen Laufe zuerst mit der Lanze nach einem Ringe, dann nach einem Kopfe; hierauf gaben Sie die Lanze ab, und erhielten den Wurfspiefs, womit sie nach der Scheibe warfen. Zuletzt zogen sie das Schwert, stachen mit diesem nach dem zweyten Ringe, und endlich nach dem auf der Erde stehenden Kopfe. Nach beendigtem Laufe verliefsen die vier Fürsten wieder die Bahn, und an ihre Stelle traten nach vorheriger Ankündigung des Wappenkönigs, die vier andern Anführer (der Prinz *Friedrich* von *Preufsen*, der Erbgrofsherzog von *Mecklenburg*, der Prinz *Adalbert* k. k. H. H., und der Herzog *Wilhelm* von *Braunschweig-Oels* Durchl.) so wie demnächst die vierzig Ritter, welche dieselben Uebungen, womit die vier Prinzen von *Preufsen* den Anfang gemacht hatten, je vier und vier wiederholten. Die Richter führten mittlerweile ein genaues Register über den Erfolg des Waffenspiels und stiegen hierauf wieder zu Pferd; alle zehn Quadrillen rückten nunmehr ein, und ritten eine einzige grofse Quadrille, bestehend aus verschiedenen Touren und Volten. Sie endigten mit einem abermaligen Umzuge. Die Ritter stiegen ab, näherten sich der Tribune, foderten jeder seine Dame auf, und traten mit dieser Ihrer Majestät der Kaiserin vor, um Allerhöchstdieselben in das Schlofs zu begleiten, wobey die Musik und der Schall der Trompeten und Posaunen ertönte.

Nach Beendigung dieses Carrousels wurden noch mehr andere Zauberspiele und Lustbarkeiten abgehalten, wornach I. M. die Kaiserin aufser den vierzehn Preisen, welche in silbernen Pokalen, türkischen Säbeln und goldenen Halsketten bestanden, auch noch an alle Herrn und Damen, welche an den Quadrillen des Tages Theil genommen hatten, silberne weifse Rosen an weifsen Bändern zum Andenken an die Feyer des heutigen Tages vertheilten.

Capitel V.

Prachtrüstungen der Fürsten und Grofsen, und Schutzwaffen der Streitrosse im Mittelalter. Ursprung der bürgerlichen Reitkunst.

Die edlen Spiele zu Wagen und zu Pferde, welche wir in dem vorigen Capitel darzustellen versuchten, führen das Andenken an eine Zeit zurück, die in so vieler Beziehung unsere Aufmerksamkeit und unsere Bewunderung auf sich zieht. Vorzüglich scheint für unsern Zweck der Waffenschmuck aus jenen Zeiten, in welchen Mann und Krieger Synonyme waren, eine ausführlichere Erwähnung zu verdienen. Man findet noch in unsern Tagen eine beträchtliche Auswahl von ächten alten Kriegsrüstungen, von der geringsten Art bis zur prächtigsten, von Rittern und Pferden in allen fürstlichen Residenzen von ganz *Europa* und in den Zeughäusern der ehemaligen freyen Reichsstädte. Auch trifft man noch gut erhaltene gewirkte Tapeten, worauf Schlachten und Turniere zu Scherz und Ernst abgebildet sind. Diese erscheinen durchaus treu und lebhaft in ihren Farben und machen es so möglich, die verschiedenen Gegenstände zu bezeichnen und zu bestimmen, was von blankem Stahl oder Eisen war, von Gold oder Silber, von Sammet, Seide oder andern kostbaren Stoffen.

Der Geschichtschreiber *Mezeray* erzählt, dafs schon im Jahre 736 unter *Carl Martel* die französische Reiterey mit allen Theilen vollkommen bewaffnet, und in ihrer eisernen Rüstung glänzend da stand. Auch die Streitrosse waren ganz mit ihren Kriegsdecken verhüllt, und noch überdiefs Stirne, Hals und Brust mit Eisen überpanzert, so dafs man diese Heere für eiserne Mauern ansehen konnte.

Die Kriegsrüstungen der Kaiser und Könige, so wie auch die Streitdecken ihrer Schlachtrofse waren schon in den frühesten Jahrhunderten ungemein prachtvoll und kostbar. Auch noch in den letzteren Zeiten vor Einführung

Tab. XX.



Kayser Otto der Groſs. An. 936. — Kayser Heinrich V. An. 1106.

Herzog Albrecht von Bayern An. 1438. — Herzog Heinrich der Löwe An. 1162.

J. C. Ginzrot del. — C. Schleich s.

des Schiefspulvers sah man vornehme und reiche Adeliche sich besonders durch ihren prächtigen Waffenschmuck und Pferderüstung vor andern auszeichnen.

Vorzüglich wurden die Kopfhüllen oder Stirnschienen (Chamfrains) die wie eine Larve den ganzen Vordertheil des Kopfes vom Rofse bedeckten, reich gearbeitet und mit Perlen und Edelsteinen besetzt. Der Graf von *St. Pol* in *Paris* führte eine dergleichen reich besetzte Stirnschiene an seinem Schlachtrosse, die man damals auf 30,000 Thaler schätzte.

Auch der Graf von *St. Foix* schmückte seinen Streithengst bey seinem Einzuge in *Bayonne* mit einer goldenen Stirnschiene, die reich von Edelsteinen glänzte, und auf 15,000 Goldgulden geschätzt ward.

In dem berühmten Kunstkabinete des Prinzen von *Condé* zu *Chantilly* sah man eine sehr reich ausziselirte Stirnschiene, andere von polirtem Stahl oder von Eisen. Auch findet sich eine in der Rüstkammer des *Pariser* Zeughauses von der uralten Art, nämlich von dichter gekochter, mit Pech und Harzen hart gebrannter Rindshaut bereitet. In der Mitte zwischen den Augen war ein starker eiserner Stachel befestigt, woran der Spitz zugerundet war, und dazu diente, um alles nieder zu bohren, was den Kopf des Pferdes bedrohen konnte. Eigentlich sollte diese Waffe gegen die Lanzenstiche, später aber gegen das kleine Gewehrfeuer schützen.

Tab. XX. zeigt vier Abbildungen berühmter Helden, die man auf Pracht-Teppichen in der königl. Residenz zu *München* findet. Fig. 1. stellt Kaiser *Heinrich V.* im Jahre 1106 im Staatsornate vor, das Haupt mit der Kaiserkrone, statt des Helmes, geschmückt, den Scepter in der rechten Hand haltend, und das Schwert an der Seite. Seine Orden liegen über dem goldenen blanken Brustharnische. Sein Wappenrock ist von reichem Goldstoff mit Hermelin gefüttert, weifse seidenzeugene Hosen, güldene Halbstiefel, reich mit Zierrathen überstickt; die Sporen sind von Gold, so wie auch die Gebifsstangen und die Steigbügel. Er reitet auf einem stolzen Schimmelhengste, dessen ganzes Pferdezeug nichts von kriegerischer Rüstung an sich hat, und blos als ein Prachtgeschier anzusehen ist. Zugleich giebt die Zeichnung fig. 1. eine leichte Uebersicht von den reichen Verzierungen, womit man zu jener Zeit die Prachtpferde auszuschmücken verstand. Das ganze Riemwerk dieses Prachtreitzeuges ist mit karmoisinrothem Sammt überzogen, mit dergleichen Borten an den Kanten eingefafst, und überall, wo es der Platz erlaubt, sind goldene Bucklen und Spangen angebracht. Den Brustriemen zieren fünf lange karmoisin-

rothe Quasten von gezwirnter Seide nach orientalischer Art, wovon die grösſere vorne auf der Mitte der Brust und zwey etwas kürzere auf jeder Seite hängen. Eben so ist das Hinterzeug auf jeder Seite mit drey dergleichen Quasten behangen. Auf dem Schweifriemen erhebt sich ein Busch von weiſsen Strauſsenfedern, ein zweyter auf dem Kopfstücke des Zaumes, der eine Krone bildet, deren Mitte ein hoher Reiherbusch schmückt. Die drey Fiochis, welche das Stirnband und die zwey Backenstücke zieren, sind ganz von Gold und gezwirnten Troddeln verfertigt. Noch bemerke man die reiche Satteldecke nach römischer Art geformt, vom feinsten Seidensammt reich mit Gold überstickt, und an den vier Ecken mit vier goldenen Quasten behangen. Ein majestätischer Anblick! — Und doch wurde diese Pracht in neuerer Zeit noch überboten; denn reicher und prächtiger ist wohl nie ein Reitzeug gemacht worden, als jenes, welches die Bankiere, Gebrüder *Chehk* in *Bengalen*, dem *Orangzeb*, als er bey ihnen speiste, zum Geschenke überreichten. Dieses bestand in einem goldenen, reich mit Juwelen und den kostbarsten Steinen besetzten Sattel und Zeuge, nach türkischer Art verfertigt und in einem Werthe von mehreren Millionen Franken.

Fig. 2. zeigt Kaiser *Otto* den Groſsen (936) zu Pferde in voller Rüstung; Fig. 3. den Herzog *Albrecht* von *Bayern* (1438)mit Prachthelm und Küraſs; Fig. 4. den Helden Herzog *Heinrich* den Löwen (1162) mit vollkommener Prachtrüstung auf seinem gewappneten Streithengste.

Alle christlichen Völker des Mittelalters waren sich in der Hauptsache hierin vollkommen ähnlich, und ihre ganze Kriegskunst war auf diese Schutz- und Trutz-Waffen berechnet.

Philipp der Schöne von *Frankreich* schrieb in einem Briefe vom 20. Januar 1303 an den *Bailli*, Amtmann von *Orleans*, alle diejenigen, welche jährliche 500 Livres Einkünfte beziehen, sollten mit einem gut berittenen Manne im Kriege aushelfen, der vollständig bewaffnet und dessen Streitroſs 50 Livres werth wäre, auch mit einer eisernen Spangendecke, oder statt dieser mit einer abgesteppten Lederdecke versehen seyn müſste. Auch liest man in einem Briefe des Königs *Johann* von *Frankreich* vom 1. April 1353, wie er die Bürger von *Nevers* u. a. m. auffordert, daſs sie sobald möglich auf die zwey Osterwochen, und so viel sie nur an Männern und Rossen mit Kettelpanzern (à Couvertures de Mailles) zusammenbringen könnten, diese nach *Compiègne* senden sollten, um gegen den König von *England* zu ziehen.

Nachher verschwendete man nicht mehr so viel Pracht an die Rüstungen und Streitdecken der Kriegspferde; die Decken waren nun fast durchgängig von Sohlleder verfertigt, einige mit metallenen Spangen besetzt, andere nur von rohem Sohlleder, oder mit gewissen Harzen, wie jetzt noch die französischen Postillons Stiefel mit Calophonium haben, eingebrannt, welches man gekochtes Sohlleder nannte.

Dergleichen Deckenpferde nannte man Panzerrosse, (Cheveaux bardés). In einer königl. Ordonanz von *Heinrich II.* wird gesagt: Der Reisige muſs mit vollständiger Rüstung nach allen Theilen, nebst einer starken und festen Lanze versehen seyn, er muſs vier Pferde halten, wovon zwey ganz für den Krieg bestimmt, mit ihrer vollständigen Kriegsrüstung, Streitdecken und sohlledernen Flankentaschen; auch kann er, wenn er will, eine Pistole am Sattelbaume mitführen.

Die Rüstungen und Bewaffnungen der schweren Reiterey unter König *Heinrich II.* im Jahre 1547 wurden nun viel leichter verfertigt, als sie früher eingeführt waren; allein zur Zeit *Carl IX.* im Jahre 1561 und unter *Heinrich III.* im Jahre 1575 wurde die frühere Art wieder angenommen, wie *De la Noue* in seinem XV. Gespräche über das Kriegswesen vom Jahre 1587 sagt:

„Wiewohl man eines Theils Recht hatte, die Rüstungen und Waffen um „ein Beträchtliches stärker zu machen, und auch von besseren und gediegenen „Stoffen, um die Probe sicherer, als vorher, aushalten zu können, und den „gewaltsamen, noch ungewohnten Anfällen der Kugelbüchsen und der Picken „zu wiederstehen. Aber man hat hiebey alles Maaſs und Ziel überschritten, „daſs die Meisten statt sich mit Waffen zu bedecken, sich mit Ambosen beladen haben; unsere Kürassiere und Reisigen zu den Zeiten des Königs *Heinrich II.* sahen viel schöner aus, als heutigen Tages, und ihre ganze Rüstung „mit der Pickelhaube, den Arm-, Schenkel- und Beinschienen, den Knie-, „Ellenbogen- und Schulterkappen nebst der Lanze und dem Fähnlein waren „nicht so schwer, daſs man sie nicht hätte 24 Stunden ohne Beschwerde „tragen können. Aber die von heut zu Tage sind so auſserordentlich schwer, „daſs ein junger Edelmann von 35 Jahren von einer solchen Last schon ganz „über die Schultern verkrüppelt ist."

Nicht alle Edelleute, und sogar nicht alle Ritter, hatten das Recht oder die Verbindlichkeit, bedeckte Pferde zu haben, wie aus einer Rolle der *Pariser* Rechnungskammer erhellet, betitelt: Rechnung der Reiseköſten, die im Jahre

1294 und 1295, für die Besoldung des Hrn. *Bert. Maſsole* und seiner zwey Rittmeister zurückgehalten wurden, wo es heiſst: „Und war Er und ein Anderer „zugegen, jeder mit seinem bedeckten Pferde, der dritte aber mit einem unbe- „deckten Pferde," und weiter unten steht: „für zwey Rittmeister mit be- „deckten Pferden (Cheveaux couverts) jedem 7 Sols, 6 Deniers des Tages, und „für zween andere die keine Rosse mit Streitdecken hatten, jedem 5 Sols täglich."

Diese Streitdecken, sagt der gelehrte Präsident *Fauchet*, waren entweder von gekochtem Sohlleder, oder von eisernen Spangen. Hierüber sagt die *Colmarer* Chronik, wo sie im Jahre 1298 von den Streitrossen schreibt, daſs diese Streitdecken auch so, wie die Halskragen (Hauberts), aus kleinen Ringelchen von Drath zusammengekettelt waren, deſswegen man diese Ringelkappen, im Französischen Camail, nennt. Anfänglich bestanden die gemeinen eisernen Rüstungen der gewöhnlichen Leibgarden der Kaiser und Könige nur aus schwarzen unpolirten eisernen Kürassen, wie auch die übrigen Stücke des vollständigen Harnisches, z. B. der Brustpanzer (La Cuiraſse) die Armschienen (Les Braſsals) die Schenkelschienen, (Les Saſsettes) die Beinschienen, (Les Grêves) die Pickelhaube (L'Armet). Die edlere Art von Kopfbedeckung der beharnischten Ritter war der Helm (Le Casque).

Vor Alters hieſs eine leichte Art Pickelhaube Eisenhütel (la Salade) wie bey *Jodolet, Duelliste.* „*J'ai fait forger une salade, à l'epreuve du fauconneau*" von dem Spanischen Celada. Man bediente sich dieses Wortes vor Alters scherzweise anstatt Kopf, wie bey *St. Amant: Que la tigne avec la Pelade, se jette deſsus ma Salade.*

Nach den ungeheuer schweren Rüstungen, die manche Ritter, theils zum Kriege, theils zum Turnierkampfe, auf sich trugen, ist leicht zu erachten, daſs es sehr schwer war, so gerüstet sich in den hohen Sattel zu erheben. Man lieſs daher Auftritte von Stein:

Staffelsteine,

ehmals auch Vortheile genannt, vor den Häusern und Pallästen aufsetzen, und dieſs war nicht überflüssig zu einer Zeit, wo die vornehmsten jungen Fürsten sich täglich übten, ihre Stärke und Gewandtheit durch ritterliche Spiele zu vermehren, und sowohl ihr Streit- und Kampfroſs, als sich selbst, zu gewöhnen, die schwere Waffenlast zu tragen, womit sie beladen waren.

Dergleichen Staffelsteine findet man noch zwey gut erhaltene zweystuffige im Brunnenhofe der königl. Residenz in *München*, die sicher zu keinem anderen Zwecke bestimmt waren, als den schwer bewaffneten tapferen bayerischen Herzogen, Rittern und edlen das Aufsteigen in den hohen Turnier- oder Streitsattel zu erleichtern. Je seltener solche Staffelsteine von Tag zu Tag in *Deusschland* werden, um so mehr verdienen die noch bestehenden Ueberreste mit Fleiſs erhalten zu werden, um uns und unseren Nachkommen einen leichten Begriff zu machen, wie mühsam es damals dem bewaffneten Krieger seyn muſste, sein beharnischtes Roſs zu besteigen. Nur einige Schritte von dieser Stelle findet man eine groſse steinerne Tafel in die Wand gemauert, wovon die Abschrift hier beygefügt ist, als eine sichere Urkunde von der Stärke und Fertigkeit dieser bayerischen Fürstensöhne:

Als nach Christi geburt gezehlt war
Vierzehn hundert Neunzig Jar,
Hat Hertzog Christoph hochgeboren
Ein Held auſs Bayern auſserkoren
Den Stein gehebt von freyer Erdt
Und weit geworffen ohn geferdt
Wigt dreyhundert vier und sechzig Pfunt
Des gibt der Stein und ſchrifft Vrkunt.

Drey Nägel steckhen hie vor Augen
Die mag ain jeder Springer schauen,
Der höchſte Zwelf ſchuech vō der Erdt
Den Hertzog Christoph Ehrnwerth,
Mit seinem Fueſs herab thuet schlagen
Kunrad luef biſs zum andēr Nagel.
Wol vō der Erdt zechethalb ſchuech
Neunthalben Philipp Springer luef,
Zum dritten Nagel an der Wandt,
Wer höher springt wird auch bekannt. —

An ähnlichen ritterlichen Uebungen verschmähten die ersten Fürstensöhne nicht, Antheil zu nehmen, und öfters, wie hier der Fall war, den Preis davon zu tragen.

Schon zu den Zeiten der Römer sah man auf den groſsen Plätzen und an den meisten schönen Gebäuden und ausgezeichneten Pallästen der Städte,

so wie längs den Heerstrafsen, Steig- oder Staffelsteine aufgemauert, damit der schwer bewaffnete Krieger mit mehr Bequemlichkeit sein hohes Streitrofs besteigen oder davon absteigen konnte; dieser Gebrauch war durch alle Länder eingeführt, und auch die alten tapfern deutschen Ritter, die in prachtvoller Rüstung täglich ihren muthigen Streithengst herumtummelten, verschmähten nicht, sich dergleichen Stuffen oder Staffelsteine zu bedienen, um sich mit mehr Leichtigkeit und Sicherheit in den Sattel erheben, oder absitzen zu können, daher man noch hin und wieder in alten deutschen Städten, Burgen und Schlössern, vor den Rathhäusern und an den Stadtthoren dergleichen Stuffen von ein, zwey, drey und mehr Staffeln von Stein aufgemauert, antrifft. Denn zu jenen Zeiten, wo alles seinen Stolz darin suchte, in strahlendem Eisen und Stahle einher zu steigen, mufs es nicht wenig dergleichen Treppensteine in den Strassen und vor den Häusern in den Städten gegeben haben, und so viele auch in in den neueren Zeiten, als weiter nicht mehr nothwendig, zerstört wurden, so sind doch noch manche dem zerstörenden Werkzeuge entronnen, die nun dem armen Landmanne willkommen sind, seine Säcke auf und abzuladen.

Indefs erhielt sich dieser Gebrauch doch ziemlich lange. Am Ende des sechzehnten Jahrhunderts und zu Anfange des folgenden, so schreibt *Sauval*, sind die Präsidenten und Räthe des Parlements auf Mauleselinnen in den Parlementshof geritten, wie ihn alte Männer versicherten.

Um solche aber bequemer auf- und absteigen zu können, liefsen sie sowohl im Parlementshofe, als vor ihren Hausthüren steinerne Stuffen oder Tritte aufmauern (Montoirs).

So liefs auch das Parlement im Jahre 1599 in dem Parlementshofe an einer gelegenen Stelle einen solchen Staffeltritt für die Präsidenten und Räthe aufsetzen; sogar alle Prinzen liefsen sich dergleichen vor ihren Häusern aufrichten.

Der Herzog von *Touraine*, nachher Herzog von *Orleans*, Bruder des Königs *Karl VI.*, liefs sich einen solchen Vortheil schon im Jahre 1391 unten an der grofsen Stiege seines Palastes aufrichten, welchen man jetzt *Hotel de Soifsons* nennt; und noch heutigen Tages finden sich Trümmer von dergleichen Steinen in *Paris* an alten grofsen Häusern, aber Viele wissen jetzt nicht mehr, zu was sie einst gedient haben.

Wenn diese Steig- oder Staffeltritte nach und nach abgekommen sind, so war die Hauptursache, dafs seit der Erfindung des Schiefspulvers die schweren

eisernen Rüstungen nicht mehr den Zweck erfüllen konnten, wie gegen Hieb und Stich, und der Krieger in leichtem Gewande zweckmäſsiger auf dem Schlachtfelde erschien, als jener, der mit seinem Kriegsroſs vom Kopf bis zu den Füſsen in Eisen gehüllt war.

Indeſs die türkischen Groſsen haben nie aufgehört, die seit Jahrhunderten vor ihren Palästen sich befindenden Staffelsteine zu gebrauchen, und unterhalten sie bis auf den heutigen Tag. Noch im Jahre 1827 wurde bey dem feyerlichen Einzuge, den der kaiserl. russische Gesandte Herr von *Ribeaupierre* nach dem Serail des Groſswesſirs und des Groſssultans hielt, sein Pferd an dem Binektasch (Absteigestein) der Weſsire angehalten, um da abzusteigen, welches als eine besondere Auszeichnung bemerkt wurde.

Die vollständige Beschreibung dieses sehr interressanten Zuges findet man in dem österreichischen Beobachter vom 1. July, der die Nachrichten aus *Constantinopel* vom 14ten Juny mittheilt.

Es verdient hier angemerkt zu werden, daſs die Familie der *Salern* in *Bayern* einen solchen dreystuffigen Vortheil, schwarz in Silber, im Wappen führten. (Nouv. Methode du *Blason*. *Lyon* 1770. Planche 29. fig. 20.)

Mancherley Sonderbares, wenigstens von der Sitte unserer Tage Abweichendes, bietet jenes Zeitalter dar, welches um so mehr hier erwähnt zu werden verdient, als es mit dem Gegenstande dieses Werkes in vollkommenem Zusammenhange steht. Dahin gehört auch der

Zweyfarbige Anzug (Habits mi-partis).

Es war nämlich eine Zeit lang sehr im Brauche, und eine besondere Auszeichnung für die adelichen Beamten und die altadelichen Familien, die Hauptfarben ihres Wappens auf ihren Wappenröcken zu tragen, in zierlich aufgenähten Vierteln oder Feldern von Tuch oder andern Stoffen, worauf auch öfters die Bilder des Wappenschildes in farbiger Seide zierlich aufgestickt waren. Man nannte dergleichen Wappenröcke, die schon unter dem König *Carl V.* von *Frankreich* im Jahre 1375 stark im Brauche waren, des habits blasonnés.

Nur die Ritter hatten das Recht, über den Leibrock einen kurzen Mantel oder Casaque zu tragen, dessen Aermel, weit und voll, den Vorderarm umschlossen und hinten bis an die Kniee herabhingen.

Später, unter *Karl VI.*, waren Kleider im Gebrauche, die etwas Aehnliches mit dieser Mode hatten, und deren jede Hälfte von einer andern Farbe war, weſswegen man solche Kleidungen Habits mi-partis nannte. Die Rathsdiener, Pedelle u. a. m. in den deutschen Reichsstädten waren meistens so gekleidet, jedoch nicht alle mit den nämlichen Farben; denn man sah Einige mit schwarz und roth, Andere die eine Hälfte schwarz und die andere mit hellem Kastanienbraun (couleur tannée). Dergleichen sieht man mehrere in altdeutschen Gemälden von *Lucas Kranach*, *Albrecht Dürer* und andern deutschen Künstlern.

Ein Journal aus jener Zeit erzählt, daſs am 14ten Oktober 1409 Herr *Johann* von *Montagu* von dem Gerichtshofe des kleinen *Chatelet* nach dem Richtplatze der *Hallen* geführt ward, hoch auf einem Karren sitzend, mit seinem Wappenrocke bekleidet, nämlich in einen langen Rock, davon die eine Hälfte roth, die andere weiſs war, die Kaputze eben so; der eine Hosenschenkel war roth und der andere weiſs; die Sporen waren übergoldet, die Hände mit Stricken zusammen gebunden, und zwey blasende Trompeter ritten vor ihm her.

Zu dergleichen Wappenröcken und zweyfarbigen Anzügen bedeckte man gewöhnlich das Haupt mit einer Art Mütze oder Kaputze (Chalperon), oben mit einem Bausch (bourlet), hinten mit einem Schweife geziert. Gewöhnlich war diese Kopfbedeckung von demselben Stoffe, wie der Mantel oder Leibrock, und mit eben solchem Pelzwerke gefüttert, wovon noch die Hermelinmützen der Präsidenten zu *Paris* (Présidents à Mortiers) übrig geblieben sind.

Wenn vor einigen Jahrhunderten der Groſskanzler von *Frankreich* in seiner Amtstracht öffentlich vor dem Volke erschien, so geschah dieses nicht ohne Gepränge, wie aus einem Manuscripte der königl. Bibliothek zu *Paris*, von *Belleforet* Lib. V. erhellet, wo man liest, daſs bey dem Einzuge des Grafen von *Dunois* in *Bordeaux* am meisten durch seinen zierlichen und geschmackvollen Anzug der Wachswärmer (Chauffecire) (so hieſs damals der Kanzleybote, der beauftragt war, das Wachs zu wärmen, worein die königl. Siegel gedruckt wurden) die allgemeine Bewunderung auf sich zog. Er und ein Reitknecht in Staatslivrée führten einen schönen weiſsen Klepper zwischen ihnen an den Handzügeln, der ganz mit carmoisinrothem Sammet überdeckt war. Auf seinem Rücken lag eine kleinere, viereckige Decke von königsblauem Sammet, mit goldenen Lilien übersäet. Dieser Klepper trug auf seinem Sattel ein Kistchen, eben-

falls mit königsblauem Sammet überzogen, und vom Goldschmidt mit reichem Beschläge verziert. In diesem schönen Verschlage wurden die Siegel des Königs verwahrt. Nach diesem folgte der Groſskanzler von *Frankreich*, *Wilhelm Juvenal des Ursins*, welcher mit einem Brustharnische von blankpolirtem Stahle, mit eingelegten goldenen Zierathen reich geschmückt, und mit einem carmoisinrothen sammtenen Wamms darüber bekleidet war, u. s. w.

Zu den von unsern gegenwärtigen Sitten abweichenden Gewohnheiten der früheren Zeit gehöret auch die allgemeine Sitte der Frauenzimmer, zu reiten, das Reiten von Zweyen auf Einem Pferde, und der vielfältige Gebrauch der Mauleselinnen.

Frauenzimmer zu Pferde.

Vor Alters war es allgemeine Sitte, daſs die Damen zu Pferde ihren Männern auf die Jagd, oder auch auf kleinern Reisen folgten, zuweilen auch ganz für sich auf ihrem eigenen Zelter einen Spazierritt unternahmen, von ihrem Reitknechte, der gewöhnlich den Zelter am Handzügel leitete, begleitet, wie auf Tab. XII. fig. 3 zu sehen ist.

Im Anfange des sechzehnten Jahrhunderts zeichneten sie sich als sehr geschickte Reiterinnen in ihrem leichten Gewande aus, und scheuten sich nicht, auch die wildesten Renner zu besteigen. Dieſs bewies unter anderen das Fräulein von *Rieux*, die Freundin des Herzogs von *Argou*, gegen den Herrn von *Nantouillet* (der sie früher beleidigt hatte), als sie ihn am *quai de l'ecole* begegnete, im Augenblicke, wo er, von seiner Ehrenwache umgeben, um die Ecke herum kam. Sie war jung und schön, wie die Liebesgöttinn, stolz und tapfer wie ein Ritter, und kaum hatte sie diesen *Nantouillet* erblickt, als sie ihr Pferd auf ihn ansporn te, ihn zu Boden warf, und von ihres Pferdes Füſsen treten lieſs.

So zeichneten sich ebenfalls zu jener Zeit alle die Hoffräulein der Gemahlin des Königs *Carl IX.* in *Frankreich* als geschickte Reiterinnen aus, in-

dem sie nie anders, als zu Pferde, neben der Königinn erschienen, öfters bey dunkler Nacht, nur von einigen Bedienten mit Fackeln begleitet. Diefs war viel in jener Zeit; denn noch unter der Regierung von *Ludwig XIII.*, ungefähr im Jahre 1600, waren, wie der Präsident von *Henauld* sagt, die Strafsen in *Paris* viel schlechter als heutigen Tags, man wufste noch nichts von Laternen in den Gassen, noch weniger waren die Kutschen oder Coches im Brauche; ein tiefer Koth in allen Strassen, und eine Menge herumstreichender Gassendiebe machte es des Nachts nicht rathsam, auszugehen, und es mufste sehr dringend seyn, wenn man des Nachts, auch gut begleitet, auszugehen wagte.

Es finden sich eine Menge Beyspiele in der Geschichte der verschiedenen Länder *Europa's* aufgezeichnet, die beweisen, dafs Königinnen, Fürstinnen und die edelsten Damen sehr viel darauf hielten, ihren eigenen Marstall mit den schönsten Reitpferden oder Zeltern (Palefrois) zu halten, wie besonders die Gemahlin des Herzogs *Albrecht* von *Bayern* (Herzog *Ernstens* Sohn), eine geborne Fürstin von *Braunschweig*, schon im Jahre 1444 einen sehr glänzenden Hof hielt, und dafür berühmt war, die schönsten Reitpferde zu besitzen, worunter sich vorzüglich ihre sechs, und auch noch mehrere weisse Leibpferde oder Zelter, vor allen andern bemerkbar machten.

Ihr Gemahl, der hierin mit ihr gleiche Vorliebe für schöne Reit- und feine Rennpferde hatte, hielt der Fürstin, seiner Gemahlin zu Gefallen, öfters Wettrennen, worüber sie die gröfste Freude bezeugte, wozu sich dann mehrere Hofleute und Herrschaften anschlossen, als sie sahen, dafs der Fürst und die Fürstin ihnen so grofsen Beyfall gaben.

Tab. XII., welche eine Jagdfahrt der Herzoginn *Renata* von *Bayern* vorstellt, zeigt, wie die jüngeren Damen vor dem Jagd- oder Frauenwagen auf ihren weissen Zeltern herreiten, wovon der Vorderste durch den Reit- und Sattelknecht am Handzügel geleitet wird, oder durch den Palefrenier, der den Prachtzelter (Palefroi) pflegt und besorgt. Bey diesen Prunkzügen sah man besonders die Prachtpferde der Damen (Palefrois) schön mit Decken und Reitzeug geschmückt, wie auch die Gruppenpferde, die von stärkerer Art waren, weil sie zwey Personen auf einem doppelten Sattel tragen mufsten, der ebenfalls mit einer sehr reichen Decke geziert war, als Handpferde rechts und links in Reihen aufgeführt. Oefters mufste man die Kühnheit und die Kunst bewundern, mit welcher die jungen Schönheiten ihre prächtigen Renner im Zuge voran tummelten.

19



J. C. Ginzrot del Schleich sc.

Die Wahl solcher Amazonen war gleich entschieden, und alle die Damen, die den Wagen oder die Sänfte der Königinnen zu Pferde im Zuge begleiteten, waren schon allgemein als ausgezeichnete Reitmeisterinnen anerkannt; daher hielt es anfangs bey manchen, die als schöne Reiterinnen bekannt waren, sehr schwer, bis sie sich entschlossen, in einen Hofwagen zu sitzen. Erst nach und nach, wie die Kutschen in ihrem Baue verbessert, und für die darin Sitzenden bequemer, besonders aber durch die ringsum angebrachten geschliffenen Spiegelgläser diese Prachtwagen zu wahren Göttertempeln herausgehoben wurden, und sowohl die Gestalt der darin Sitzenden, als die Stoffe ihres Anzuges auf das Vortheilhafteste verherrlichten, erst dann ward der Vorzug dem Kutschenfahren gegeben.

Nach *Laurence's* Geschichte des Pferdes (*History and delineation of the horse*, *Section VI.*) hat die Gemahlin des anglosächsischen Königs *Stephan*, eine Tochter des Königs von *Böhmen*, die ersten Weiber- oder Quersättel in *England* schon im Jahre 1135 eingeführt, weil früher dort die Frauenzimmer, wie die Männer, schrittlings zu Pferde safsen, wie solches schon bey den Griechinnen gebräuchlich gewesen. Andere indefs geben der Tochter *Carl IV.* von *Frankreich*, Gemahlin des Königs von *England*, die Ehre, dem englischen Frauenzimmer den Gebrauch der Quersättel im Jahre 1375 zuerst kennen gelehrt, und dadurch die uralten Wherlicotswagen verdrängt zu haben.

Zwey auf einem Pferde reitend. — Gruppenpferde.

Die Sitte, zwey auf einem Pferde zu reiten, war vor zwey Jahrhunderten zu *Paris* ganz gemein geworden; denn nicht allein die ausgezeichnetsten Beamten, sondern selbst die Damen vom ersten Range verrichteten ihre Geschäfte in der Stadt auf einem Gruppensattel hinter ihren Secretären sitzend.

Nichts Seltenes war es, selbst die Königinnen und Fürstinnen hinter einem ihrer Kammerherrn zu Zwey auf einem Klepper oder Maulthiere reiten, oder auf einem Prachtpferde, das von zwey Reitknechten an Handzügeln geführt wurde, oder auch auf einem Doppelsattel hinter ihrem Stallmeister sitzend, die vorzüglichsten Spaziergänge besuchen zu sehen. Auffallender zeichnete sich die Art aus, wenn zwey Personnen hintereinander auf einem Pferde ritten, um ihre Geschäfte in der Stadt zu besorgen. — Selbst die zum Tode Verurtheilten mufsten sich diese Art zu reiten gefallen lassen. Als im

Jahre 1524 der Herr von *St. Vallier* auf das Rathhaus geführt wurde, um sein Todesurtheil anzuhören, safs er auf einem Maulthiere, und der Gerichtsdiener hinter ihm auf einem Doppelsattel. Nach verlesenem Urtheile bestieg er auf dieselbe Weise wieder den Sattel, mit dem nämlichen Gerichtsdiener hinter sich, und so ging es zum Richtplatze *de la Grève*, wo er enthauptet wurde.

Eben so ergieng es dem Connetable von *St. Pol*, der auf einem solchen Gruppenpferde aus der *Bastille* nach dem Gerichtshofe geholt wurde, um sein Urtheil zu empfangen.

Als im Jahre 1418 der Ober-Connetable *d'Armagnac* sich ins Gefängnifs begeben mufste, liefs man ihn hinter dem Herrn von *Veau de Bar*, Unterrichter, auf den Gruppensattel steigen, der ihn in's Gefängnifs begleitete.

So wurde auch im Jahre 1413 in *Paris* grofses Aufsehen erregt durch die Festhaltung vieler vornehmen Personen, sowohl Herrn als Damen, welche sich gegen die Kleiderordnung vergessen, und in Finger-Ringen, Kopfschmuck und Putz gesetzwidrig zu tragen erlaubt hatten. Sie wurden ohne Ansehen der Person angehalten, und in das *Hôtel de St. Paul* in der Strafse des heiligen *Antonius* in Verwahrung gebracht. Aber da man nur Ein Pferd hatte, so dauerte es ziemlich lange, bis alle zu zwey und zwey en Grouppe abgeführt waren.

Diese Gewohnheit war so eingewurzelt in *Frankreich*, dafs man einen Freund oder Bekannten einlud, zu einem aufs Pferd zu steigen, wie man ihn jetzt einladen würde, neben Jemand Platz in der Chaise zu nehmen. Folgende Stelle aus der 7. Satyre von *Regnier* ist ein klarer Beweis, dafs der Gebrauch der Gruppensättel sich noch bis zu den Zeiten *Ludwigs XIII.* erhalten hatte. Diese Stelle lautet: —

„Wie (fragt er) reiten Sie?
„Ist Niemand da, von ihrer Truppe?
„Ich bin allein, zu Fufs —
„Gleich bot er mir des Pferdes-Gruppe." —

König *Carl VII.* von *Frankreich*, der begierig war, den Einzug seiner Frau, der Königin, unerkannt zu sehen, verkleidete sich, und stieg auf ein Gruppenpferd, nach damaliger Sitte, hinter seinen Kammerherrn, *Carl von Savoisi*, der sein Günstling war, und da er sich etwas lang unter dem Thore

aufhielt, gerade als die Königin einzog, und nicht sogleich auf die Seite aus dem Gedränge kommen konnte, als ihm die Wächter, die ihn nicht erkannten, zuriefen, sich zu entfernen: so erhielten er und sein Begleiter einen solchen Regen von Prügeln, daſs diese zwey Heymannskinder endlich mit blauen Rücken abziehen muſsten, wo sie dann nach ihrer Rückkehr des Abends am Hofe ihr Abentheuer selbst erzählten. Dergleichen Beyspiele, wo zwey auf einem Pferde sitzen, theils um frische Luft zu schöpfen, theils ihre Geschäfte zu verrichten, werden noch viele in diesem Werke vorkommen.

Vor dem sechszehnten Jahrhunderte war es in ganz *Norddeutschland*, besonders in *Dännemark* und *Schweden* Sitte, daſs die Männer ihre Frauen mit sich auf den Sattel nahmen, wenn sie über Land reisten. Selbst die Prinzessinnen stiegen zu Pferde, und führten aus Fürsorge einen Regenmantel von Wachsleinwand mit sich.

In England war dasselbe schon seit ein Paar Jahrhunderten zur allgemeinen Sitte geworden, (Siehe Tab. XIX. fig. 2. 3. 4.) wovon man noch heutigen Tages viele Beyspiele sieht, und in *Vicar of Wakefield* manche unterhaltende Anspielungen dieser Art findet, wo die Frau en Groupe sitzet und mehrere auf einem Pferde.

Noch ein Beyspiel dieser Art von Reiterey bietet der Einzug König *Jacob IV.* von *Schottland* in *Edimburg* bey Gelegenheit seiner Vermählung mit *Margaretha* von *England* dar, welcher sich durch seine Pracht und durch die im Ausland wenig bekannten schottischen Trachten auszeichnete. *Jacob* war ein sehr schöner Mann und ein besonders guter Reiter. Er wollte bey seinem Einzuge mit seiner Braut das nämliche Pferd besteigen, und zwar sollte sie hinter ihm sitzen; da aber sein Pferd bey dem Versuche zu feurig war, und zu schwach, um zwey Personen zu tragen, so zog der König vor, auf ihrem Pferde hinter der Königin *Margaretha* sitzend, einzureiten, wo sie mit allgemeinem Jubel empfangen wurden.

Es ist schon oben S. 72, als von den Staffelsteinen die Rede war, angeführt worden, daſs die Präsidenten und Parlementsräthe auf Mauleselinen in den Parlementshof geritten sind. Uns kann so etwas sehr befremdend vorkommen; allein diese Sitte war früher in mehreren Ländern, und ganz vorzüglich in *Frankreich* sehr verbreitet, selbst bey feyerlichen Umzügen.

Am Dreyfaltigkeits-Montage, am Frohnleichnams-Tage und an anderen ähnlichen Tagen, so wie auch bey Friedensverkündungen, bey Einzügen von Königinnen und dergleichen erschienen vorzüglich die Mitglieder des Magistrats, die Stadtrichter, der Criminalrichter, der königl. Procurator und einige andere Herren auf diese Art beritten. Der Stadtrichter ritt täglich auf seiner Mauleselin nach dem Gerichtshofe (Chatelet) in *Paris*. Diefs war auch die Ursache, dafs sich das Volk sehr gegen den Oberrichter *d'Aubray* ereiferte, als er ein so altes Herkommen abgehen liefs.

Auch war es von jeher üblich, dafs die päbstlichen Legaten bey ihrem Einzuge in *Paris* auf Mauleselinnen einritten, wie überhaupt vor dem fünfzehnten Jahrhundert die Einzüge und Auffahrten grofser Herren noch immer zu Pferde in ihrer stattlichen Rittertracht gehalten wurden.

So ritten die Rathsherren der Reichsstädte noch zu Anfang des sechzehnten Jahrhunderts zu Rathe. Zuweilen wurden Mitglieder des Raths als Gesandte bey Reichstagen und anderen Gelegenheiten verschickt, wefswegen man sie auch Rittmeister nannte.

Die Pferde, worauf die französischen Minister täglich sich nach Hofe begaben, kehrten ganz allein und ohne Führer nach ihrem Stalle zurück, sobald sie fühlten, dafs ihre Herren abgestiegen waren, und wurden, wenn diese sich nach Hause begeben wollten, von den Dienern wieder abgeholt.

Auch noch später, als bereits die Wagen fast allgemein im Gebrauche waren, bediente man sich doch in *Deutschland*, *England* und *Italien* der Pferde, der Mauleselinnen und auch der kleinen Esel zum Reiten, und es hat sich dieser Brauch selbst bis heute in verschiedenen Gegenden *Frankreichs* und anderer Länder erhalten.

Man sieht hieraus, wie ausgebreitet das Reiten in damaliger Zeit im Allgemeinen gewesen ist.

Wenn damals ein Churfürst oder ein Reichsfürst sich nicht bey einem Reichstage einfinden konnte oder wollte, so entschuldigte er sich bey Sr. kaiserl. Mayestät damit, dafs seine Gesundheit zu schwächlich sey, um das Reiten zu gestatten, und diese Entschuldigung wurde gewöhnlich angenommen.

Man hatte es auch in muthiger und gewandter Führung des Pferdes sehr weit — bis zum Bewunderungswürdigen gebracht. So soll es im dreyzehnten Jahrhunderte Einige gegeben haben, welche die Kühnheit so weit trieben, dafs sie auf einem Pferde über ein gespanntes Sail ritten *), wie man in Rom wohl gar Elephanten sah, die über ein straffes Sail giengen. Kaiser *Galba* hat zuerst diese riesenhaften Sailtänzer dem Volke zur Schau geben lassen. Aber bey dem Allen gab es noch keine eigentliche Reitkunst. So lange nämlich noch der Brauch war, dafs der schwer bewaffnete Reiter seinen muthigen Streithengst in dichter Hals- und Panzerdecke herumtummelte, sah man vorzüglich darauf, fest im Sattel zu sitzen, und es nicht merken zu lassen, wenn man auch noch so starke Prellstöfse erhielt. Sobald aber die Einführung des Feuergewehres allgemeiner ward, so verschwand auch bald die schwere Rüstung von Mann und Rofs, da solche ohne dem nicht mehr hinlänglich war, der Gewalt der verschiedenen Kugeln zu widerstehen. Eine ganz neue Reitart erschien jetzt an der Stelle der vorigen, und der schöne Jüngling zeigte sich auf seinem prächtigen Pferde ganz von der vorigen plumpen Hülle befreyt, als tapferer Held und gewandter Reiter vor den Augen des Volkes in seiner vollen Anmuth. *Italien* scheint hierin den Anfang gemacht zu haben, wenigstens war die feinere Reitkunst noch an den meisten Höfen ein unbekanntes Wort und eine unbekannte Sache, und der französische Adel mufste damals die erwachsenen Söhne nach *Italien* senden, um nach edleren Grundsätzen reiten zu lernen.

Sobald aber der berühmte Meister *Pluvinel* in *Frankreich* auftrat, so versammelte sich der ganze Adel um ihn, und man kann von ihm mit Recht sagen, dafs er es war, der den französischen Adel aufs Pferd gesetzt hat. *Heinrich IV.* von *Frankreich* setzte ihn zum Oberststallmeister des grofsen königl. Marstalles, und dieser *Pluvinel* unterrichtete den Sohn desselben, *Ludwig XIII.*, in der Reitkunst. Er war es endlich, welcher, als der Erste, eine Reitschule in *Paris* errichtete, wozu er vom Könige den Theil unter der grofsen Gallerie des *Louvre* erhielt, um ihn für seine Uebungen einrichten zu lassen. Hier richtete *Pluvinel* seine Pferde in verschiedenen Tänzen für das Carrousel ab, und bewies dadurch, dafs die sogenannten unvernünftigen Thiere fähig sind, sehr Vieles zu begreifen und zu erlernen, wenn man die Gabe besitzt, sich ihnen begreiflich zu machen.

Pluvinels Wohnung über der Reitschule, der Brücke der *Tuilerien* gegenüber, ward nun mit allem Nöthigen versehen, was dazu beytragen konnte, um

*) Alberici Monarch. trium font.

sie zu einer vollkommenen Lehranstalt umzuschaffen. Seine Schüler erhielten alle jene Vortheile, die zur Bildung eines jungen Edelmannes und vollkommenen Kriegsmannes so unumgänglich nothwendig sind. Er hielt in seiner Lehranstalt eigene Meister, um die Schüler in der Voltigierkunst zu unterrichten, ausgezeichnete Fechtmeister, mit dem Degen und der Pique, Tanz- und Musikmeister, Zeichnungsmeister und Professoren der Mathematik und der schönen Wissenschaften, die für Männer von Stande anständig zu wissen sind. Ueberdieſs muſs hier bemerkt werden, daſs *Pluvinel* mehr dafür besorgt war, Lehrer von gutem Rufe und guten Sitten, als von ausserordentlicher Gelehrsamkeit in sein Institut zu vereinigen, so, daſs er solche für fähig halten konnte, die ihnen anvertrauten Jünglinge auf dem Wege der Rechtschaffenheit zu erhalten, und nicht davon abirren zu lassen.

Der Name Academie, der dieser Anstalt nun ertheilt wurde, brachte sie vollends in Flor, und nie ist die Reitkunst auf einer höhern Stuffe gestanden, als zu jener Zeit, wo die Namen *Pluvinel* und *Benjamin* sich so glänzend vor allen andern auszeichneten.

Capitel VI.

Fahrwerke des Mittelalters im Allgemeinen.

So ausgebreitet indeſs auch das Reiten auf Reisen und im Kriege in jenen Zeiten war, so hörte man doch niemals gänzlich auf, zu verschiedenen Zwecken sich auch der Wagen zu bedienen. Es werden von gleichzeitigen Schriftstellern Fahrwerke unter mancherley Namen aufgeführt. Man findet Carrucen, Carreten, Chars, Coches, Plaustren, Kobel-, Zäunsel- und andere Wagen erwähnt, die, ihren verschiedenen Zwecken gemäſs, in Bauart, Verzierung und Bespannung verschieden waren.

Die Carrucen, von denen hier die Rede ist, sind nicht mehr jene Prachtwagen, die Sueton erwähnt, oder welche von *Martial* in *Epigram.* Lib. V. beschrieben werden.

Diese Fahrwägelchen müssen indeſs die beliebtesten gewesen seyn, um Reisen zu unternehmen, wie *Gregor* von *Tours* bestimmt in *hist. franc.* lib. VII. schreibt, daſs die Prinzessin *Riguntlhis*, des Königs *Chilperich* Tochter, ihr Gefolge mit sich bis an die gothische Gränze nach *Toulouse* gebracht, und nebst ihren mitgenommenen Schätzen aus den dazu bestimmten Reisecarrucen glücklich dort abgeladen hatte, so wie die beygehenden Plaustren, welche das Gepäck und das Geschirrwerk der Zug- und Reitthiere nachführen muſsten. Aber es ist hier nicht die geringste Vermuthung vorhanden, daſs diese leichtern Wagen zu der bessern Gattung Fahrwerke, sondern vielmehr zu der wohlfeilsten und einfachsten Bauart gehörten, die eigentlich nichts mehr, als einfache Postcarriole waren, die leicht, wohlfeil und flüchtig verfertigt seyn muſsten.

Bey *Camden* werden die bedeckten Wagen der *Schotten* und *Picten* Carroghen genannt.

Sueton Lib. XXX. erzählt, wenn Kaiser *Nero* mit 1000 Carrucen auf die Reise gieng, *) so waren alle Hufe der daran gespannten Maulthiere mit Silber beschlagen, und die Regenmäntel der Fuhrleute waren von der feinsten scharlachrothen canusinischen Wolle, mit Armbändern und Halsketten verziert. Es ist daher nach dem Geiste jener Zeit nicht zu viel gewagt, wenn man die Carrucen, deren sich *Nero* auf seinen Reisen bediente, von der reichsten Gattung vorstellt, da hingegen jene, von denen *Gregor* von *Tours* in der Geschichte der *Riguntlais* spricht, viel geringer müssen gewesen seyn. Die Haupttugenden, welche man bey diesen Wägelchen suchte, waren die äufserste Leichtigkeit und die Ausdauer auf den Reisen, wenn auch auf den schlechtesten Strafsen.

Tab. XIII. fig. 1 und fig. 3 sind von den uralten italienischen (Cocchio) Kobelwagen, die besonders in der Gegend von *Verona* noch zu finden sind. In einigen Häusern von alten Familien findet man dergleichen in den Vorhallen an kurzen Ketten in der Höhe aufgehangen. Ehemals bediente man sich dieser Wagen bey Leichenzügen; dann war der Wagen ganz schwarz angestrichen, inwendig mit grobwollenem schwarzen Tuch bespannt, und ringsum mit Vorhängen von Wachstuch zum Aufrollen versehen, wie das angezeigte Kupfer deutlich ausweiset. Der Sarg ward der Länge nach in den Wagen geschoben, und die Freunde und Verwandten safsen an den Seiten desselben rings herum. Noch gibt es dergleichen Trauerwagen in vielen kleinen Städten *Frankreichs*, die man Corbbillards nennt.

Gegenwärtiger Wagen fig. 1 ist mit einer Binsenmatte überspannt, welches die Geringsten sind. Der untere Wagen fig. 3 ist auswendig ganz mit Leder überspannt. Sowohl der gewölbte Himmel, als die Nebentheile sind mit grofsen messingenen Nägeln an allen Kanten genagelt. Diese grofsen Nägel, womit man damals die Himmelkränze mit zwey oder drey Reihen benagelte, hiefsen die Franzosen Mordants. Sie waren von allerley Formen, die grofsen und langrunden, gewöhnlich mit zwey Spitzen versehen, wurden Zweyzack genannt. Sie waren durch den ledernen Kranz in gerader Reihe neben einander durchgestochen, und die Spitzen umgelegt, wodurch sie eine feste Haltung erhielten.

Was von Holz und Eisen zu sehen ist, ist hier ebenfalls mit schwarzem Oehlfirnifs angestrichen; die inwendige Ausfütterung ist gewöhnlich für diese Art Lohnwagen von gelbem Schafleder, und die ledernen Kissen mit Federn

*) Siehe Wagen der Römer. I. Bd. Cap. L. pag. 437. Carrucae. Nunquam carrucis minus mille fecisse iter traditur.

A°. 1288. Alter Korb- oder Kober Wagen, erste Italienische Kutschen, Cocchio. N. 1.



A°. 1514. Kayser Maximilians I. Frauen Wagen, oder Mantel Wagen. N. 2.
aus dem Buche, der weise Kunig.



A°. 1426. Italienische erste Kutschen, Kober Wagen, Cocchio, Coche. N. 3.

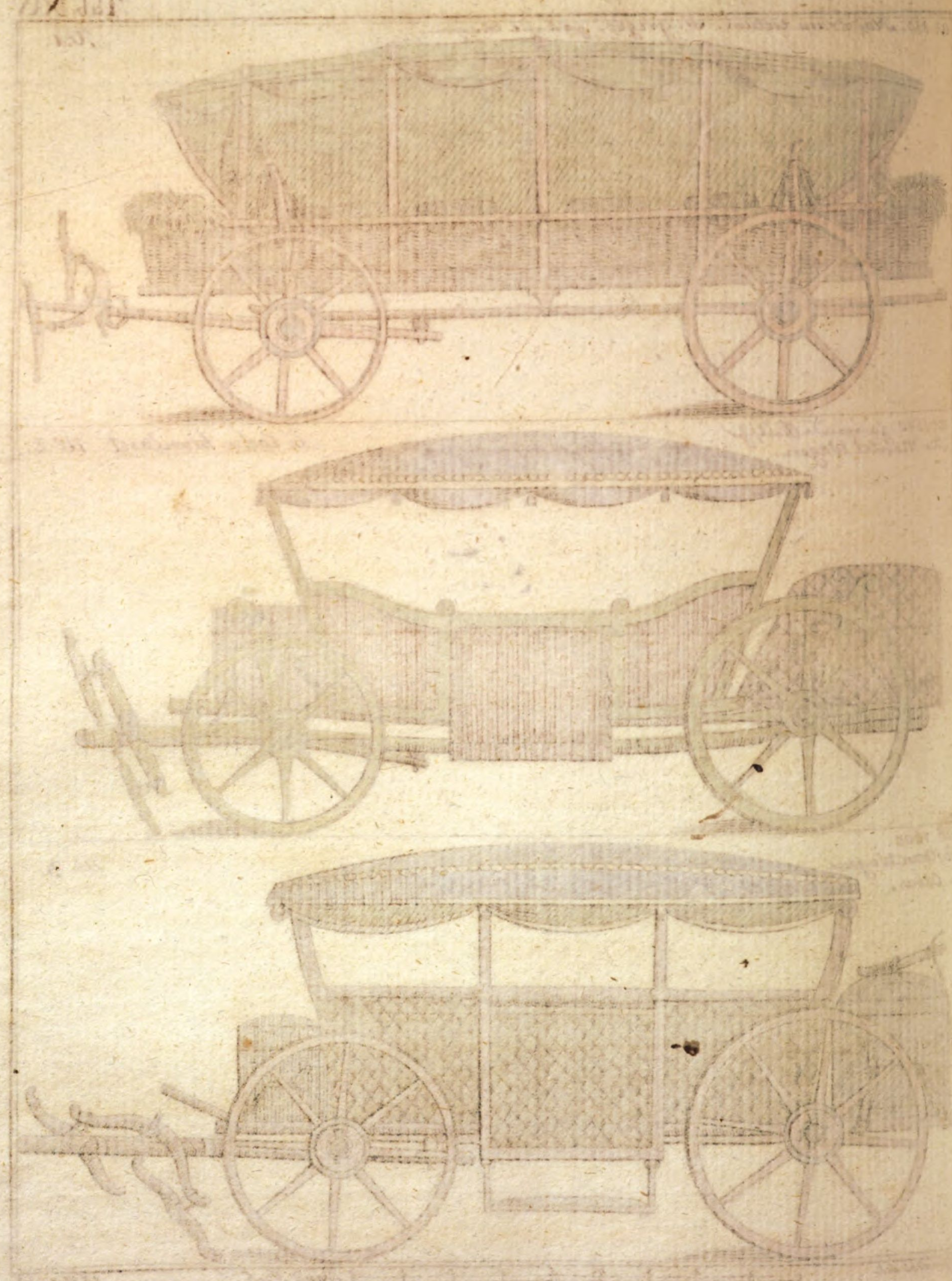


J. C. Ginzrot del. C. Schleich sculp.

Tab. XIV.



Ao. 550. Plaustrum tectum. St. Gregor.
No. 1.
Ao. 1590.
Mantel Wagen.
le Coche branlant. No 2.
Ao. 1600.
Bothen Wagen.
Cabas.
No. 3.
J. C. Ginzrot del.
1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. franz. Fuß.
A. Edler sculp.



gut ausgepolstert, weil, wie man wohl bemerkt, diese Kästen hinten und vorne auf den Achsen ganz fest sassen und also wenig Spielraum haben konnten. Die Vorhänge, so wie die Thürenleder oder Fussäcke, konnten auf- und abgerollt werden, wie es in der Zeichnung bemerkt ist.

Auf Tab. XVII. fig. 3 zeigt sich ein artiger, leichter, sogenannter deutscher Rollwagen, der im Gefolge des Königs *Leopold* von *Ungarn* und *Böhmen* bey seinem Einzuge zur Kaiserwahl in *Frankfurt* im Jahre 1659 für seine Kammerdiener gebraucht wurde. Hinten war ein Koffer für das Gepäcke, zum auf- und abschrauben, angebracht, wie zwischen einem Leiterwagen, und auf der vordern Packbrücke waren ebenfalls mehrere Kisten und Päcke befestiget. An den Thüren waren auf beyden Seiten Fussäcke, die mittels einem Querbänkchen noch Raum für vier Personen mehr zu sitzen gaben, indem sie ihre Füsse in den Fussack schoben, und so von sechzehn Füssen einer den Andern nicht hinderte. Die Tafeln rings um den Kasten waren nur mit Weiden umflochten, und Schade, dass zu jener Zeit in diesen Rollwagen ein grobtücherner Regenmantel bey den Reisenden die Stelle eines kostspieligen Verdecks von Leder versehen musste. Zu bemerken ist, dass der Wagen inwendig mit rothem Juchten ausgefüttert war, so wie auch die inneren Sitzkissen. Räder- und Gestellwerk war hier alles roth angestichen. Ehe wir von Verfertigung der besseren Gattung von Wagen sprechen, so wollen wir vollends der geringeren Arten erwähnen, die auf den folgenden Blättern angedeutet sind.

Auf Tab. XIV. stellt fig. 1 ein sogenanntes Plaustrum tectum, oder einen gedeckten Zäunselwagen vor. Dieser ist seit undenklichen Zeiten in *Deutschland* im Gebrauche, um Reisende auf den Landstrassen in Tag- und Nachtreisen weiter fortzubringen. Es gibt dergleichen, die mit sechs Sitzen, welche in Riemen hängen, für zwölf Reisende versehen sind, wobey noch hinlänglich Platz ist für geringes Gepäcke. Die Seitentheile kann man mit zwilchenen Vorhängen bey regnerischer Witterung ringsum zumachen. Diese Wagen sind nicht selten mit Oehlfarbe angestrichen. *Gregor* erwähnt, wie gesagt, diese Plaustra tecta schon in dem Reisegefolge von des Königs *Chilperich* Tochter *Rigunthis*.

Wir haben heutigen Tages noch eine andere Art dieser Zäunselwagen, die sich von diesen dadurch unterscheiden, dass sie keine Sitze haben, und deren die Donauschiffer sich meistens bedienen, um nach *Ulm* im *Schwabenlande* zurückzufahren, zu sechs der Länge nach in Stroh und grob wollene Decken gehüllt, und mit ineinander geschobenen Füssen.

Auf eben dieser Tafel fig. 2. ist schon einer der ersten französischen, in Ketten schwebenden gemeinen Miethwagen, den die Franzosen Coche bralant nannten. Die Tafeln waren ehedem mit Leder überzogen, inwendig mit gelbem Schafleder ausgelegt, und besonders mit dicken Sitzkissen versehen, die damals noch mit Federn ausgestopft waren. Der gewölbte Himmel war mit schwarzen, stark in Oel getränkten, Kühhäuten bezogen, mit grofsen mefsingenen Nägeln ringsum genagelt, mit ledernen Vorhängen zum Aufbinden und einem starken ledernen Kranze rings um die äufseren Himmelleisten versehen. Vorne und hinten auf dem Gestelle sind Behälter, von Weiden geflochten, um das nöthige Reisegepäcke einzulegen.

Fig. 3. auf eben diesem Blatte stellt einen französischen Bothenwagen oder Cabas vor, dessen Aussenseiten mit Binsengeflechten umgeben waren, und deren man sich als öffentlicher Fuhrwagen schon im Jahre 1600 auf den Landstrassen, anstatt der Postwagen, bediente. Zu bemerken ist, dafs der Kasten dieses Fahrwerks nicht zwischen den Rädern, wie die Vorgemeldeten, in Ketten schwebte, sondern auf der hintern und vordern Achse, wie noch vor Kurzem die preufsischen Postwagen, befestigt war; hinten und vorne waren zwey Kisten oder Tröge befestiget, um die Reisepäcke darin verwahren zu können.

Alle diese vorhergehenden geringen Fahrwagen sind mit einfachen Langwiedgestellen und hohen Rädern versehen; zuweilen wurden auch schon eiserne Achsen benützt.

In *Frankreich* waren in den frühesten Zeiten die leichten zweyrädrigen Wägelchen zu Einem Pferde (Carrucae) S. Tab. II., vorzüglich gebraucht, wenn man geschwinder, als zu Pferde, über ungebahnte Wege durchkommen wollte, wie man aus folgendem Beyspiele (*Königshofers Elsafser* Chronik) entnehmen kann:

„Der König von *Frankreich*, der dem Abte *Sanct Florenzin*, weil er „feine blinde Tochter wider sehend gemacht hatte, finen Dank bezeigen wollte, „hat zu ihm g'fait: Was du mit diner Efelin magft umbfahren, und ich us dem „Bade gange und meine Kleidern angethune, diefs foll alles zu dir und diener „Wohnung gehören."

„Da wufste aber *St. Florenzin* wohl, wie lange der Künig Gewohnheit „hätte in dem Bade zu fitzende, und ilete en weg in feinen Wägelein mit

„ſeinen Eſselein und fuhr über Berg und Thal viel meh und rerer dene einer „mit einem ſchnellen Pferde in zwurend langer Zeit möchte han gedohn.“ Der geistliche Herr Bischof mag jedoch vorgezogen haben, eine so weite Strecke in einem Wägelein zu umfahren, als solche zu umreiten, nicht, weil er befürchtete, seine Reise nicht nach Wunsche zu vollenden, sondern weil er gewiſs war, sicherer und bequemer die Reise aushalten zu können.

Aehnliche Fälle findet man mehrere in alten deutschen Geschichten, und die französische Geschichte liefert umständlich die Erzählung von dem Tode des Herzogs *Ludwig von Orleans*, König *Karl VI.* Bruder, der im Jahre 1407 in der Nacht überfallen und getödtet wurde.

Seine Frau, die Herzogin *Valentine*, saſs mit dem jungen Prinzen von *Angouleme*, ihrem Sohne, in ihrem Wägelein (Char) als sie in der Nacht von *Chateau de Thierry* kam, um sich zu ihrem Gemahle zu begeben. Zwey Bediente zu Pferde mit Fackeln begleiteten sie neben dem Wagen, auch war der Herzeg von zwey seiner Bedienten besonders begleitet, die beyde nach damaliger Sitte auf Einem Pferde saſsen, als er in der Strasse des Tempels ermordet wurde.

Tab. XVII. fig. 1. zeigt einen solchen französischen Char, deren sich die vornehmen Frauenzimmer vor drey Jahrhunderten in *Frankreich* bedienten. Alle stimmen in ihrem Baue so ziemlich mit einander überein, nur dieser hat das Besondere, daſs die vier Räder über die Hälfte mit gestickten Etuis, Kapseln oder Hülsen überdeckt sind, worin die Räder laufen, und wodurch sie gegen Staub und Koth geschützt werden. In alten Holzstichen, welche Theile von Krönungsfeyerlichkeiten in *Frankfurt* vorstellen, besonders zu den Zeiten Kaiser *Carl V.*, findet man mehrere dergleichen Räderhulftern, von Sammet, Tuch oder Goldstoff überspannt und mit dem kaiserlichen Doppeladler, oder andern fürstlichen Wappen geziert, und es ist nicht zu verwundern, daſs dieser Gebrauch an reichen Staatswagen beybehalten worden ist, indem man solche ungemein reich ausschmücken konnte. Man sieht hieraus, daſs die Alten gleich fertig waren mit Ausstaffirung von dergleichen goldenen Wagen, indem, wenn das Gerippe eines solchen Gefährtes zusammengestellt war, das Ganze schnell mit den Goldstoffen überspannt, und mit goldenen oder seidenen Quasten behangen werden konnte.

So sehr sich jedoch viele Gelehrte angelegen seyn lassen, zu behaupten, daſs man noch vor zwey hundert Jahren die Fahrwagen gar nicht

bekannt, und in allen Ländern durchgängig in Geschäften, wie zum Vergnügen, das Reiten eingeführt war, so ist doch gewifs, dafs der Gebrauch der berä-derten Fahrwerke seit den frühesten Jahrhunderten nie aufgehört hatte, zu bestehen. Wiewohl öfters durch Kriege und andere wichtige Ereignifse für eine Zeit lang unterbrochen, wurde er doch alsbald eingeführt, als es die Zeitumstände wieder zuliefsen, und dann fanden diese Spazier- oder Lustwagen in kurzer Zeit wieder eine solche Menge Gönner und Anhänger, und ihre Zahl nahm so sehr überhand, dafs sie selbst für die gute Ordnung und die Ruhe des Staates gefährlich zu werden schienen, daher mehrere Fürsten und Regierungen Verordnungen ertheilten, wodurch der Gebrauch solcher Fahrwerke in den Städten theils gänzlich untersagt, theils sehr beschränkt wurde, welche Verbote aber wegen der grofsen Anzahl Vertheidiger und Liebhaber des Fahrwesens in Kurzem zurückgenommen wurden, und dieselben wieder in gröfsere Aufnahme kamen, als sie es früher waren. Man konnte auch der Wagen auf Reisen nicht entbehren, besonders in damaligen Zeiten, wo Kaufleute und Krämer in Gesellschaft mit einem Theile ihrer Waaren die Messen und Jahrmärkte besuchten, wohin sie sich ihrer Sicherheit wegen, und um sich gegen die bey solchen Gelegenheiten zunehmenden Räuberbanden zu schützen, durch bewaffnete Reiter von einer Gränze zur andern gegen nicht unbedeutende Abgaben geleiten lassen mufsten.

Die Bauart dieser über Land fahrenden Reisewagen mufste sehr stark seyn, um auf den damals sehr schlecht unterhaltenen Landstrassen ausdauern zu können, daher auch die meisten Männer, die sich mit wenig Gepäcke auf Reisen zu begnügen wufsten, und sich rüstig genug fühlten, dem Winde und Wetter zu trotzen, vorzogen, über Land auf einem Pferde oder einer Mauleselin nach damaliger Sitte zu reiten, wo sie sicherer ihren Pfad wählen konnten, als sich den öfters schlecht gebauten Wagen auf ausgewühlten Strassen anzuvertrauen.

Dieses mag auch die Ursache gewesen seyn, warum man in Ländern, die seit Jahrhunderten nicht geeignet schienen, um daselbst breite Landstrassen anzulegen, wie in *Spanien*, in der *Schweitz*, in *England*, *Schottland* u. a. m. vorzog, sich eher der Pferde, Eselinnen und Maulthiere zum Reiten, als der Wagen zum Fahren, zu bedienen, wie denn auch erwiesen ist, dafs, nachdem dort die Wagen endlich eingeführt worden, solche schon lange in anderen Ländern im Brauche waren. Wo es also die Wege gestatteten, sah man bald eine Menge Wagen, sowohl in den Städten, als auf den Landstrassen umherfahren. Viele bemittelte Leute zogen vor, mit ihren Familien in Wagen oder auf Kar-

Tab XVII.

A°. 1407. Goldener Wagen. FrauenWagen. Char. n. 1.



A°. 1568. Ungarische Kutsche oder Carrus Kotsy aus der Kaiserlichen Bibliothek zu Wien. n. 2.



A°. 1650. Rollwagen der Kammerdiener, des Königs Leopold von Ungarn und Böhmen bey seinem Einzug zur Kayser Wahl. n. 3.



J. C. Genzrot del. A. Schleich sc.

ren auf ihre Landgüter zu fahren, als dahin zu reiten; denn nicht jeder Person behagte das anhaltende Reiten auf langen Strecken: ein schwerer, unbehilflicher oder gebrechlicher Körperbau, kränkliche Umstände, ein hohes, schwächliches Alter und dergleichen Ursachen mehr, besonders bey dem weiblichen Geschlechte, waren hinlänglich, um das Wagenfahren zu entschuldigen, besonders wenn solche inwendig weich ausgepolstert, und, nach damaliger Sitte, mit hohen Pflaumkissen belegt waren. In dergleichen Fällen konnten also obenerwähnte Verordnungen nicht allgemein angewendet werden, und da, wo man solche zu genau oder allzustrenge zu betreiben suchte, da wufsten die Leute solchen wieder durch allerley Ausflüchte auszuweichen; es sey, dafs sie den alsdann üblichen Wagen einen anderen Namen gaben, oder etwas an ihrer Form veränderten, oder im äufsersten Falle sich der bedeckten, zweyräderigen leichten Bauernkarren bedienten, um eine Lustfahrt nach ihren Gärten und Landgütern, oder einen Besuch bey ihren Freunden auf dem Lande zu machen.

Es ist schon im ersten Bande dieses Werkes Vieles von den Wagen der Alten gesagt worden. Die Lateiner nannten den Fahrwagen durchgängig Currus, wenn sie dessen Form oder Gattung nicht genau bestimmen konnten oder wollten, so wie die Franzosen, ehe sie die späteren Namen der Coches, und der Carrosses kannten, die vierräderigen Fahrwagen Chars, und die zweyräderigen Karren Carettes im Allgemeinen benannten. Die Deutschen bedienten sich mehrere Jahrhunderte hindurch nur des Namens Wagen, um die vierräderigen Wagen und Karren, und die zweyräderigen Fahr- und Fuhrwerke zu bezeichnen; die leichteren Reisecarriolen und Caretten, mit einem und zwey Pferden, hiefsen Rollwagen. Tab. XVII. fig. 3.

Nach dem Verfalle der Römerherrschaft war aber auch die Auswahl der verschiedenen Fahrwerke bey den übrigen Völkern *Europas* nicht mehr so beträchtlich, und es war blofs den Grofsen und Vornehmen vergönnt, ihre Stadt- und Reisewagen mit Schnitzwerk, Vergoldung, kostbaren Stoffen, Stickereyen u. dgl. zu bereichern, bis der wieder erwachsende Wohlstand dem Gebrauche dieser Lustfahrwerke allgemeiner zu werden, und ihre Verzierung und Mannigfaltigkeit wieder einzuführen erlaubte.

In den ersten christlichen Jahrhunderten war die Form jener Fahrwerke noch unbestimmt und willkührlich, obgleich noch schöne Urbilder zur Nachahmung von den Römern übrig geblieben. Aber die Form der Wagen jener ersten Christen durfte nichts Aehnliches mit denen des Heidenthums an sich tragen, die meistens den Götzen und ihren Diensten gewidmet waren. Daher tru-

gen ihre ersten Werke, so wie alle ihre damaligen Kunstversuche, den schweren Stempel der Geschmacklosigkeit und der Finsternifs, aus der sie entsprossen.

Die reichsten und ausgezeichnetsten Wagen jener Zeit waren ohne Zweifel diejenigen, worin sich die christlichen Oberhäupter und Vorsteher der Kirche dem Volke zeigten, so wie die Pferde und das Geschirrwerk derselben ebenfalls durch ihren Reichthum und Geschmack vor allen Andern sich bemerkbar machten.

Die Gallische Basterna.

Viele behaupten, dafs dieses altfranzösische Gefährte eine Maulthiersänfte gewesen sey; man mag auch Sänften, wovon der äufsere Theil des Kastens die Form eines solchen Fahrwerkes gehabt hat, für eine Maulthiersänfte, Rofsbahre, Reitbahre annehmen, wie *Palatius* und *Servius* sie erklären, so will doch gewifs *Gregorius* von *Tours* sie als ein berädertes Fahrwerk bezeichnen, wenn er sagt, dafs *Eutheria*, Königin von *Frankreich*, befürchtend, dafs ein gewisses junges Mädchen, welches der König *Theodebert*, ihr Gemahl, ausnehmend schön fand, sich zuletzt seines Herzens völlig bemächtigen möchte, ihre Nebenbuhlerin in eine Basterna setzen liefs, woran man wilde Stiere spannte, die des Jochs noch nicht gewohnt waren, und sie mit ihrem Fahrwerke über die Brücke in die Mosel sprengte. Die Worte des *Gregorius* sind:

„*In basterna positam indomitis bobus conjunctis, eam de ponto praecipitavit.*"

Es scheint also glaublicher, dafs diese Stiere an ein Räderfahrwerk gespannt waren, indem sie doch leichter zum Ziehen gebändiget werden konnten, als man sie zum Tragen auf dem Rücken hätte gewöhnen können, auf welche Art man gar nicht die Brücke erreicht haben würde. *)

Currus. (Char).

Der Currus (Char) war gewöhnlich auf zwey Rädern. — Die zwey Currus auf Tab. II. fig. 1 und 2 sind aus dem Manuscripte der *Heradis*, welches sich nun auch auf der königl. Bibliothek in *München* copirt befindet. Fig. 1

*) Siehe umständlich Wagen der Römer. II. Thl.

ist nur mit zwey Pferden an einer Wagendeichsel bespannt, mit dem Geschirrwerke, dessen sich die ersten Christen bedienten, als sie ihren Pferden die Joche abnahmen, die bis zu den Zeiten des Kaiser *Constantin* die Römer ihren Rossen auf den Nacken gelegt haben. Kaiser *Constantin* war der Erste, welcher befahl, den Pferden lederne Geschirre, mit Brustblatt und Sailen zum Ziehen, machen zu lassen.

Andere aber machten diese Geschirre noch einfacher, indem sie den Pferden eine Strohwulst um den Hals legten, mit Leinwand oder Schafpelzen umwickelten und daran die Zugstränge banden. Von dieser Bespannung sind dann später die Kummete entstanden.

Die Kutscher oder Reitknechte der Griechen saſsen meistens auf dem rechten Handgaul, da hingegen die Deutschen ihre Reitknechte auf den Sattelgaul setzen. Auf eben der Tab. II. fig. 2 ist noch ein solcher zweyräderiger Karren, der den Wagen der Sonne vorstellen soll, mit vier Pferden bespannt, ohne Fuhrmann. Im Kasten sitzt die Göttin, die Sonne, da hingegen bey den Römern die Sonne, Sol, männlichen Geschlechtes ist.

Es scheint, man habe diese Art, die Kutschenkasten zu bauen, so förderlich gefunden, daſs man noch lange diese Weise in *Deutschland* beybehalten hat; denn der alte gekrönte Schriftsteller schreibt in seinen *Mémoires de Brandenbourg*, daſs sich die Gesandtschaft, die sich auf den Reichstag zur Wahl des Kaisers *Mathias* begab, drey Wagen mit sich genommen, die aber nur schlechte Karren, aus vier dicken Bohlen grob zusammengefügt, gewesen sind.

Die Franzosen hatten schon seit dem Jahre 1500 für ihre kleinen Landreisen sich vorzüglich der hochräderigen Karren, mit einem groſsen, über Reife gespannten, zwilchenen Verdecke bedient. Die Norddeutschen gebrauchten von jeher die sogenannten Sandwägelein, die Bewohner *Kärnthens* ihre Stuhlwagen, die Schweitzer ihre Bernerwägelchen und die Bewohner von *Steyermark* vierräderige Fahrwerke, die sie den französischen zweyräderigen Fahrwerken vorzogen, während die Ersteren, besonders die Bürger und bemittelten Landleute unter ihnen, jetzt noch die bedeckten Karren (Charettes) für ihren Gebrauch angemessener finden. Sie geben zur gegründeten Ursache dieses Vorzuges die beständige Abwechselung der gepflasterten Straſsen mit grundigen oder sandigen Wegen an.

Johanna von *Albret*, sonst eine grofse Liebhaberin vom Reiten, zog dennoch vor, in einem ihrer Wagen zu fahren, als sie zu ihrem Vater nach *Pau* reisete, wie *Cajet*, Unterhofmeister und Lehrer *Heinrich IV.*, schreibt. *Johanna* von *Albret* war ihrem Manne in den Krieg nach der *Picardie* gefolgt, aber dem Wunsche des Königs, ihres Vaters, nachgebend, (der ihr schrieb, er wünsche, dafs, wenn sie schwanger würde, sie ihr Kind noch im Bauche zu ihm brächte, und in seinem Hause niederkäme, wo er für die gehörige Erziehung und Verpflegung des Kindes, es sey ein Knabe oder Mädchen, Sorge zu tragen versprach), fuhr sie noch im 9ten Monate ihrer Schwangerschaft in einem bedeckten Wagen von *Compiegne* ab, durch ganz *Frankreich* bis an die *Pyrenäen*, und langte nach 14 Tagen zu *Pau* in *Bearn* glücklich an, wo sie am 13ten December 1553 im Schlosse ihres Vaters mit einem Knaben niederkam. Dieser Knabe war der nachherige *Heinrich IV.*, genannt der Grofse.

Capitel VII.

Kriegswagen im Mittelalter.

Der Schweinswagen.

Wagen mit einem Schutz- oder Sturmdache wurden noch in spätern Zeiten vor der Erfindung der Kanonen an die Mauern der belagerten Festungen vorgeschoben, um durch die mitgenommenen Handwerksleute Oeffnungen in die Mauern brechen zu lassen. Ein in der Geschichte merkwürdiger Fall der Art ereignete sich bey der Belagerung des Schlosses *Dumbar*, welches von der Gräfin von *Muray* mit dem gröſsten Muthe vertheidigt wurde. Das Schloſs gehörte dem Grafen *Muray*, ihrem Manne, allein dieser hatte sich auf die Seite des tapfern *Bruce* geschlagen. Das Schloſs *Dumbar* wurde vor *Montague*, Grafen von *Salisbury*, belagert, der, um dessen dichte Felsenmauer zu zerstören, auſser verschiedenen alten Kriegsmaschinen, besondere Wagen dazu bauen lieſs.

Die Tochter des *Thomas Randolf*, Gräfin von *Muray*, wegen ihrer Gesichtsfarbe die schwarze *Agnes* genannt, bewies den entschlossensten Muth, jeder Gefahr, womit die Belagerer sie bedrohten, Trotz zu bieten, zeigte sich jeden Tag mit ihren Weibern auf der Schloſsmauer, und wischte die Stellen, wo die groſsen Felsstücke hingeschleudert wurden, mit einem weiſsen Tuche ab, zum Zeichen, daſs sie ihrem Schlosse nichts anhaben könnten, als einen kleinen Staub zu verursachen, der sich leicht mit einem Tuche wegwischen läſst.

Der Graf von *Salisbury* bediente sich nun eines andern Kunstgriffes, um den Sturm bewerkstelligen zu können. Er lieſs nämlich eine Art Schutz- oder Sturmdach bauen, welches, von allen Seiten abgerundet, die Steine und Felsenstücke abwies, die man darauf zu schleudern begann. Diese Decke

war aus sehr dickem Gebälke zusammengefügt, und nun ward dieser ungeheure Kasten auf Walzenräder gesetzt, dem man dann, wegen der Aehnlichkeit mit einem Schweinsrücken, den Namen „Schwein" gab, wie man zur Zeit *Heinrich IV.* die zugerundeten Gockelwagen in *Frankreich* la Coche, die Sau, nannte.

Als nun die Gräfin von *Muray* diese den Schlofsmauern nahegerückte Maschine sah, machte sie sich in folgenden Worten über den Grafen von *Salisbury* lustig: „Gib acht! *Montague*, dafs dein Schwein nicht ferkelt!" Zu gleicher Zeit gab sie ein Zeichen, worauf ein ungeheures Stück Felsen, das zu diesem Entzwecke schon vorbereitet da hing, von der Mauer auf das Schwein herabgestürzt wurde, und dessen Dach in Trümmer zerschmetterte. Die englischen Soldaten, welche sich unter jenem Dache befanden, liefen so schnell, als möglich, davon, wobey die schwarze *Agnes* laut ausrief: „Seht doch die Brut englischer Ferkel!"

Das Carrocium. Tab. XV.

Auf dem sogenannten *Strafsburger Pfenningthurme* befanden sich als merkwürdige Schaustücke der alten ehemaligen Reichsstadt Hauptfahne oder Standarte von weifsem Doppeltaffet, 7½ Elle hoch, und 6½ Elle breit, woran „pro achtzig Ducaten werth Gold" befindlich, darauf zu beyden Seiten ein gleichförmig gemaltes, auf einem mit vergoldetem Laubwerke gezierten, grün überzogenen, und mit rother Decke belegten Sessel, auf einem purpurfarbenen, an den Ecken mit goldenen Lilien, und sonst mit Kronen besäeten Kissen sitzendes gekröntes Marienbild, mit dem Jesukinde in ihrem Schoofse, welches in der linken Hand eine dreyblätterige Lilie hält, zu sehen ist.

Dieser ist nicht allein seiner Gröfse und Schwere halber, sondern auch nach alter Gewohnheit vor diesem bey den Römerzügen von den Stadtbürgern auf einem Wagen nachgeführt worden, und wurde Carrocium, auch Standardum genannt, als wie das Carrocium Mediolanense, mit des heiligen *Ambrosii* Bildnifs, defsgleichen Cremonense, Parmense, Paduanum, Veronense etc. davon zu lesen in du Fresne Glofsar. bey den Artikeln Carrocium und Standardum. Und wiewohl Kaiser *Friedrich III.*, als er um die kaiserliche Krone zu *Rom* einreiten wollte, alle Paniere vor der Stadt abzuthun gebothen, dessen sich dann die Gesandten von *Strafsburg* nicht durften widern, weilen das Fähnlein der Ritterschaft *St. Georgen* Schild auch abgethan ward, damit das Reichspanier den Römern zu Gefallen zu *Rom* allein einge-

Die Handwerker von Stroßburg, rittende in den Krieg auf Wägelins, von einem Glaßfenster-Gemälde.



Vid. Abbildung in Königshoven Elsaßer Chronick. pag. 1104.

führt würde, so wurde doch, sobald man von *Rom* wieder aufbrach, der Stadt *Strafsburg* Panier mit *St. Georgen* Fähnlein wieder aufgethan und also durch *Italien* und die *Lombardey* heraus heimgeführt.

Es ist auch überdiefs in des heiligen Reichs Heerzügen das Reichspanier von kaiserlicher Majestät dem Herzoge von *Würtemberg* und der Stadt *Strafsburg* zugleich aufzuwerfen anbefohlen worden, wie aus Kaiser *Carl IV.* Mandato vom 23. Juny 1363 zu sehen ist.

Als auch im Jahre 1475 denen Reichsstädten von kaiserlicher Majestät des heiligen Reichs Panier gegeben und zu führen befohlen ward, hat die Stadt *Strafsburg* je und je dasselbe zum ersten zum führen empfangen, darnach die andern Städte es einen Tag um den andern geführet, bis es wieder an die von *Strafsburg* kommen ist.

In dem Zuge wider die Böhmen, war dieser Stadtpanner das Vordeste im An- und das Letzte im Abzuge gewesen.

„Nebst diesem Haupt- oder Blutfahnen befindet sich die schöne, nur „auf drey Ellen hohe, mit einer fünf Ellen langen, fliegenden, goldgezierten „Wimpel aufgesteckte, um ein ziemliches kleinere Ritter- oder Rennfahne, „darin, nebenst obbemeltem Gemälde diese Schrift mit gothischen Lettern „steht:“ „„Venite ad puerum Christum omnes, qui onerati estis.““ d. h. Kommt „her zu diesem Kinde, alle die ihr mühselig und beladen seyd! „und auf der „andern Seite über gleichförmigen Gemälde:“ „„A solo Christo Victoria.““

Wegen der Reichsfahne, in *Frankreich* Oriflamme, auch Bannière (so hiefsen auch die Kirchenfahnen, die ein Viereck bildeten, mit drey zugerundeten, herabhängenden Enden, Fanons), schreibt schon *Carl* der Kahle in seinen Capitularien im Jahre 850, „dafs unsere Staathalter dafür sorgen, damit jeder „Bischoff und jede Abtissin ihre Vasallen mit allem nöthigen Kriegsgeräthe „sammt ihrem Pannerträger an der Spitze, in den Krieg stellen.“ Man sah öfters zu jenen Zeiten die Städte und Marktflecken, sowohl in *Deutschland,* als in andern Ländern, Kriegsleute unter den Bürgern ausheben, und, nach den Pfarrsprengeln eingetheilt, den Pfarrer mit der Kirchfahne an der Spitze, sich zu ihrem Hauptführer begeben. So hatten die Ritter mit 20 Reisigen das Recht, eine Standarte zu führen, mit einem langen zugespitzten Schweif, wenn sie in den Krieg zogen, (den man auf französisch Pennon nannte). Wenn aber ein sol-

cher im Grade höher stieg, so schnitt man die untere Spitze dieses Wimpels gerade ab, und dann ward die Fahne ein Panner genannt. *)

Noch ist zu bemerken, daſs die Wappen, so sich in diesem Bilde auf dem Handwerksfahnen befinden, so ziemlich mit denen, die heutigen Tages noch üblich sind, übereinstimmen; was aber die Wappen betrifft, so sich auf gegenwärtigem Ritterfahnen befinden, so sind alle diese Familien bis zu diesem Tage ausgestorben, daher mehrere glauben wollen, daſs es Wappen derjenigen Hauptleute, so den *Straſsburger* Panner bey obigem Feldzuge begleitet, müssen gewesen seyn. (Siehe Tab. XV. die zehn zu Pferd sitzenden Hauptleute.)

Die Wägelchen, wovon hier Tab. XV. ein jedes nur vier Mann trägt, konnten wie unsere fahrende Artillerie, die ebenfalls auf langen Wülsten sitzt, wohl zu sechs, auch acht Mann eingerichtet werden. Hier sind sie zwar ohne Pferde, wie auf dem Originale, abgebildet, um mehr Raum zu gewinnen, und in dem nämlichen Umfange die sämmtlichen Zünfte, mit ihren Rittern zusammengedrängt, vorstellen zu können. Die Sitze, die blos mit ausgefüllten ledernen Wülsten gepolstert waren, wurden nicht schwebend gemacht, sondern nur von dicken Brettern hinten und vorne auf den Achsenstock aufgeschraubt. Man weiſs übrigens, daſs in alter deutscher Sprache man sich nicht des Ausdruckes: Auf Wagen fahren, bediente, sondern statt dessen sagte: Auf Wagen ritten, wie in dem folgenden Briefe, der in obgedachter *Königshofers* Chronik zu lesen ist:

„An den Erſamen Wiſen Herr *Obrecht Schalck* Ainmaiſter der Statt *Straſburg* i. J. 989."

„Die Sendebothen (Abgesandte) hätten for, daz Sie uf Durſtag frü ge geritten wollten ſie hinuf in die Lant, alſo Sü der Kunig gefertiget het zu ſinen Bruder."

Dergleichen Fahrwagen, die man den königlichen Gesandten lieh, müssen doch leichte Kobel- oder Rollwägelchen, wie sie damals üblich waren, und keine Bauernfuhrwagen gewesen seyn, sonst würden sie sich gewiſs lieber der Reitpferde bedient haben.

*) Sieh St. Foix hist. de Paris. Tom. II. pag. 188.

Einige briefliche Documente, den Reichspanner betreffend, worüber Mehreres in Königshovens Elsasser Chronik zu finden i. J. 1101.

„Wir *Carl* von Gottes Gnaden Römischer Kaiser zu allen Ziten merer „des Richs und Kunig zu *Behem*. Embieten dem Edlen *Eberharten* Graven zu „*Wirtemberg*, Lantfogt in *Nidern Schwaben*, dem Burgermeister, dem Raten, „und den Burgern gemeinlich der Stadt zu Strazeburg unsern und dess Reichs „lieben getreuen, unser Gnad und alles gut.“

„Lieben getruwen, unser meynung und Wille ist, wer das Sache dass „ihr uf das Felt ziehen würdet gen Reubern oder bösen Lüten, und mit Namen „gen Hertzog *Ruprechten* von *Styn*, der unser offenbarer Vynd ist, das jr denn „unsere und des Richs Bannyr von unsern und dess Richs wegen uf werffen „moget, und dorunter ziehen, und auch die so bewaren, altz wir dos uwern „truwen sunderlich glouben und getrowen. Geben zu *Prag* am *Sand Johans* „Abend dess heiligen Teuffers, unserer Reiche in dem fünfendzwentzigsten, und „des Keysertums in dem Sybentzenden Johr.“

Bericht Herrn Jacob Bocks an die Stadt Strassburg vom Jahre 1475, wegen des Reichs Banier.

„Es hat sich mit dem Reichs Ventle also geschickt, do die keyserl. „Mayestet mit sampt Kur - Fürsten und Fürsten öch mit allem Heerzug wider in „*Cölne* gezogen ist, do hant wir dess heil. Reichs Ventle mit dem Adeler aber „gehabt, nun im Velde allernächst by *Kölne* do hat Herr *Lips* von *Müllnheim* „und *Hans* von *Kageneck* mit unserm Gn. Herrn dem Marggraven von *Bran*-„*denburck* geredt, und sin Gnade gebetten, einer Statt von *Strassburg* uss „keyserl. Gewalt und Macht die Ere lossen geschehen, und des heil. Reichs „Ventlin uns gnumen und lossen der Statt *Strassburg* heim bringen, angesehen „ihr kostliche gehorsam und gutwillig Dienst.“

„Solches ist euwer Wissheit gegunt mit gutem Willen, und dis lieber „denn andern Stätten.“

„Was wir nun mit demselben Venlin halten sollent? ob wir es an ein „gleen sollent schlahen, und öffentlich in uwer Statt führen, oder es in dem „Trog lassen beschlossen liegen do es inne lit?“

Wagenburgen. Tab. XVI. fig. 1.

Während der Herzog *Bernhard* gefangen saſs, unterstand sich Herzog *Wenz'l*, Churfürst zu *Sachsen*, die alte Churfürstin *Katharina* und ihren Sohn Herzog *Heinrich*, von *Zelle* zu vertreiben; aber Herzog *Friedrich* zu *Braunschweig* machte sich auf, kam seiner Mutter und seinem Bruder *Heinrich* zu Hülfe, und begehrte noch überdieſs von dem Rathe zu *Braunschweig*, daſs sie ihm behülflich seyn wollten. Sie schickten ihm alsbald 800 Wagen mit geharnischten Kriegsleuten und Schützen, also zog Herzog *Friedrich* mit Heereskraft nach *Zelle*, seine Mutter zu befreyen. *)

In der *Elsasser Königshofer*, und andern guten Chroniken kömmt viel von verschiedenen Wagenburgen vor, womit sich die Bürger in der Eile vor dem Feinde geschützt hatten. So sind die *Armaniaken* einst bis nach dem Schloſse *Marlenheim*, im *Elsaſs*, gedrungen, fünf Stunden hinter *Straſsburg*, aber sie wurden daraus gleich wieder vertrieben; denn die Grafen, Brüder *Wilhelm* und *Jacob* von *Lüzelstein*, führten die Straſsburger Schützen, einer von vorn und der andere von hinten, unter währenden Scharmützeln, in die Stadt zurück, und da sie über 100 Wagen bey sich hatten, so lieſsen sie solche wie eine Wagenburg um sich herfahren.

In der Schlacht von *Mons en Puelle* im Jahre 1304, welche König *Philipp* der Schöne gewonnen, machten die Flammänder eine Wagenburg von allen ihren Wagen, und lieſsen zwischen solchen mehrere Oeffnungen, um Ausfälle auf die Franzosen machen zu können. Aber diese schossen mit Steinböllern darauf, und zerschmetterten mehrere Wagen, deren sich die Soldaten bemächtigten, auf dieselben stiegen, und bequem in's feindliche Lager schoſsen.

Auf eben dieser Tab. XVI. fig. 2. sieht man einen Kriegswagen, der mit vielen bewaffneten Leuten vollgepfropft ist, hinreichend deutlich, um den einfachen Bau dieser alten Kriegswagen abzunehmen, auf denen die alten Deutschen ihre Krieger oft ziemlich weit haben ziehen lassen, bis sie an Ort und Stelle gekommen sind. Hier ziehen zwar nur zwey Pferde den Wagen, aber man kann sich leicht denken, daſs mittelst einer Vorwage auch vier oder sechs Pferde konnten angespannt werden. **)

*) Siehe Mehreres in dem alt-deutschen Buche unter dem Titel: Der weise König.

**) Siehe Manuscript der Heradis.

Tab. XVI.

Fig. 1.



Fig. 2.



Wiewohl die Abbildung der ehemaligen Strafsburger Kriegswagen auf Tab. XV. nicht zur Gattung der Fahrwagen, wohl aber zu jener der Reitwürste dürfte gezählt werden, so mögen sie doch ihrer Sonderbarkeit wegen in gegenwärtige Sammlung aufgenommen zu werden verdienen; defsgleichen jene der neuern Art Tab. XVI. fig. 3., welche im Jahre 1803 den 29. Oktober, jeder mit 25 Mann, zum erstenmale in dem Uebungslager von *Hyde Park* zu *London* erschienen; eine Art Jagdwurst, auf jeder der zwey Bänke auswärts acht Mann sitzend, in der mittlern Reihe neun Mann stehend.

Ungefähr um das Jahr 1341 beklagten sich die Bürger der damaligen kaiserlichen deutschen freyen Reichsstadt *Strafsburg*, denen, wie wir gehört, öfters die Ehre zn Theil wurde, das grofse Reichspanier in das Feldlager zu begleiten, dafs es ihnen zu hart fiele, als meistens schon bejahrte Familienväter, in ihrer schweren, eisernen Rüstung den oft sehr weiten Weg zu Fufs zu machen, wefswegen sie einen hohen Rath baten, sie auf Wagen weiter bringen zu lassen. Es wurde daher von einem hohen Rathe für gut befunden, dergleichen besondere, einfache Wagen fertigen zu lassen, so ungefähr, wie die heutigen sogenannten Wurstwagen der fliegenden Artillerie, wo auf jedem zwey Mann hinter einander safsen, zwey auf einem langen, starken Brette, mit Leder bezogen und ausgepolstert, hinten und vorne auf den Tragkipfen ruhend, das Vorder- und Hintergestell mit einer Langwiede vereint, und die Kehre ganz kurz, wie an den Bauernwagen.

Obgleich die Pferde nicht angezeigt sind, so wird diese Zeichnung Tab. XV. für jeden, der einen kleinen Begriff vom Wagenbaue hat, hinlänglich seyn, das Fehlende zu ersetzen. Der Beschlufs des damaligen hohen Rathes lautete also:

> „Die Handwerks-Lüte wurden rittende gemacht auf Wägeln, da man zählt 1341 wenn man uszog auf die Raisen in den Kriege, denn vorher giengen sie zu Fufs, auch wenn sie das Reichsbanier begleiteten."

Die alten Strafsburger waren schon seit langen Zeiten berühmt durch ihre guten Vorräthe an Wagenholz aus den Rheinwäldern, und im letzten Jahrhunderte zeichneten sich ihre Wagen der feinen Gattung nicht allein durch ihren guten Geschmack, sondern auch durch ihre vorzügliche Dauerhaftigkeit aus.

Capitel VIII.

Wagen der Grossen im Mittelalter.

In den ersten Zeiten des französischen Reiches fuhren die Könige in ihren zwey- oder vierräderigen Wagen, mit vier, auch mehreren Ochsen oder Büffeln bespannt, die am Joche zogen, nach dem *Marsfelde*, um den grofsen Landtag zu halten, der alle Jahre wenigstens einmal statt haben mufste. Da setzte sich der König auf einen Stuhl, der ihm an einem erhabenen Orte zubereitet war, damit ihn die Grofsen und das ganze Volk sehen konnten. Man erkannte sie leicht an ihren langen Haaren und Bärten, die sie gerade aus wachsen liefsen. Alsdann erschienen die Vornehmen, die nach der Reihe dem Fürsten ihre Geschenke darbrachten. Die alten Geschichtschreiber nennen diese Gaben jährliche Schuld, annualia debita oder publica dona, zuweilen obsequia. — Vielleicht gab man auch dergleichen den Königinnen, und Viele vermuthen, dafs *Fredegunda*, *Brunehilde*, und andere Königinnen der ersten Linie auf diese Art sich ihre Schätze gesammelt haben. Siehe Tab. II. fig. 1 und 2, aus dem Manuscripte der *Heradis*, in welcher dergleichen Wagen vorgestellt sind aus den ersten christlichen Zeiten, wo es nicht mehr üblich war, den Pferden Joche aufzulegen, sondern sie blofs mit ausgestopften Säcken oder Polstern, statt mit Jochen zu bespannen. Dergleichen Sackkummete an viereckigen Kästen findet man noch auf alten Tapetten.

Selbst *Carolus Magnus* bediente sich meistens eines solchen Wagens, wenn er ausfuhr (S. Tab. XVIII. fig. 3.), und *Eginhard*, sein Geheimschreiber, versichert in *vita Caroli Magni*, dafs, wo er sich auch hinbegeben wollte, es sey in der Stadt, oder zur Erholung über Land, er sich immer von seinem Ochsentreiber nach ländlicher Art, mit vier Ochsen vor seinem Wagen, fahren liefs.

Tab. XVIII.



J. C. Ginzrot del. A. Falter sculp.

„*Quocumque eundum erat carpento ibat, quod bobus junctis et bubulco, rustico more agente, trahebatur.*"

So einfach reiste einer der gröſsten Fürsten, welchen die Erde je gesehen hat — dieſs glänzende Zeitenschwert. — Aber groſs und prächtig war sein Grab. Die Inschrift auf seinem Denkmahle lautet nach *Eginhard:*

Hier liegt der Körper *Carls*,
Des groſsen und orthodoxen Kaisers.
Er breitete der Franken Herrschaft
Glorreich aus.
Er herrschte glücklich während 47 Jahren.
Er starb, 72 Jahre alt, den 28ten Jänner 814.

Sein Körper wurde einbalsamirt, in eine Gruft gesenkt, und hier auf einen goldenen Thron aufrecht gesetzt. Er ward mit dem kaiserlichen Ornate bekleidet, darüber eine härene Kutte gezogen und sein Schlachtschwert (joyeuse) ihm umgegürtet. Sein Haupt war mit einer goldenen Kette, in Form eines Diadems, geschmückt. In der einen Hand hielt er eine goldene Weltkugel, die andere ruhte auf einem Evangelienbuche, das man auf seine Knie gelegt hatte. Sein goldener Scepter und sein Schild hiengen vor ihm an der Mauer, und nachdem man das Gewölbe mit vielen Kostbarkeiten, herrlichen Spezereyen und Wohlgerüchen angefüllt hatte, wurde das Thor des Gewölbes versiegelt. — Es hat einen eigenen Reiz, von groſsen Männern zu reden. —

Die Gewohnheit, mit Ochsen zu fahren, war bey den vornehmsten Familien auch in *Deutschland* Jahrhunderte lang angenommen. Davon sind noch viele Beweise in den alten Archiven vorhanden, wie unter andern in einem alten Heirathscontracte der gräfl. *Santizell*'schen Familie vorkommt, deren Stammbaum schon über 900 Jahre blüht, daſs der einstigen Frau Wittwe stets vier Ochsen zu halten seyen, damit sie nach Gefallen von dem Schlosse *Edelzhausen* nach *Schrobenhausen* standesmässig in die Kirche fahren könne.

In den schönen Gegenden an der Tyroler Gränze, einige Stunden von *München*, sah der Verfasser auf dem überaus reizenden Berge des Klosters *Andechs*, oder dem sogenannten heiligen Berge, in der Wachskapelle der Wallfahrtskirche unter Anderem ein Votivgemälde auf Blech an einer sehr schweren besonderen Weihkerze gemahlet, (siehe Tab. XCI. fig. 5), wobey geschrieben steht: „Die französische Prinzessin *Thisbé*, aus königl. Geblüt, hat

„sich hier die grofse Linde an der Morgenseite des Klosters gewählt, um ihre „übrigen Tage daselbst, gleich in einer Klause, zu durchleben. Sie hat sich „den besonderen Namen *Thisbé* gegeben." Im Jahre 1754 ist dieses Bild wieder mit Fleifs renovirt worden, aber die Jahrzahl der Stiftung der Weihkerze, oder etwas Bestimmtes über diese Geschichte, konnte bey den christlichen Bewohnern des Klosters nicht erfragt werden.

Philipp VI. Königs von *Frankreich* grofse Staatskarrosse im Jahre 1328, so wie die der Königin, waren Wagen auf zwey Rädern, eigentlich Karren, woran übrigens nichts Besonderes zu bemerken, als dafs der Kasten ein langes Viereck bildete, und dafs er mit fünf Pferden bespannt war. Sonst war er ganz mit Goldstoff überzogen.

Uebrigens mag er von der Art derjenigen gewesen seyn, wie Tab. II. fig. 2. Diese Wagen wurden aber ausser festlichen Tagen nicht gebraucht. Der König ritt öfters, und ging auch zu Fufse. Die Prinzessinnen aber liefsen sich nach Sitte der damaligen Zeit in schönen Sänften durch Maulthiere tragen.

Unter *Franz I.* von *Frankreich* war die Sitte, dafs sich die Frauenzimmer zu Pferde zeigten, noch sehr verbreitet.

Vor Allen zeichnete sich darin die Königin *Eleonora* aus, wie sie denn bey der Hauptprocession, welche im Jahre 1543 in *Paris* statt hatte, und welche der König selbst zu Fufs begleitete, dem die vornehmsten Staatsbeamten im Zuge folgten, diesen Zug auf einem weifsen Prachtpferde reitend anführte, das mit einer grofsen Decke von krausem Goldstoffe bedeckt war. Die Töchter des Königs folgten ebenfalls zu Pferde, aber mit etwas minder reichen Decken und Reitzeugen, so wie die Fürstinnen, die Hofdamen, die Herrschaften und übriges Gefolge, alle prächtig beritten erschienen.

Dieser König war durch den guten Geschmack, mit dem er sich vor andern in seinen Reitzeugen und Wagen auszeichnete, in jener Zeit als ein besonderer Liebhaber und Kenner berühmt. Er liefs im Jahre 1515 seiner Freundin, der schönen *Diana*, einer natürlichen Tochter *Heinrich II.*, einen reichen und zierlichen Wagen von angenehmer und verbesserter Form bauen. Dieser war in der That viel bequemer, als die bisherigen, und obgleich noch nicht in Federn hängend, doch so, dafs er frey zwischen seinen sogenannten Kipfen oder Pfeilern schwebte, und es wird von dieser Zeit an behauptet, dafs die vorigen Coches anfiengen, in ihrem Baue ver-

schönert zu werden, worauf ihnen der Name Carrosses gegeben wurde. Dergleichen Carrossen finden sich auf Tab. III. fig. 3. und XI. getreu nach Wagen, die zu jener Zeit verfertigt wurden, abgebildet, und waren beynahe ein Jahrhundert den Frauen als ein ausschliefsendes Recht überlassen, indem man zu diesen Zeiten keinen Mann von Stande sah, der es wagte, in Kutschen zu fahren. Die vorigen Wagen, die man bisher in *Frankreich* Chars nannte, waren vergoldet, mit Schnitzwerk und mit Sammet oder Stickerey geziert. Sie wurden nachher Coches genannt, wenn sie nur einfach gemahlt oder angestrichen, auswendig mit Juchten überzogen, und inwendig mit Tuch oder geringen Stoffen ausgepolstert waren, so wie in *Deutschland* dergleichen geringere Fahrwerke, wenn sie ebenfalls nur einfach gemahlt, mit Juchten oder auch schwarzem Leder überzogen, und inwendig mit leichten Glanzfellen oder mit farbigem Saffian (den man damals Cardoban oder Cordovan nannte) ausgepolstert waren, Kobel- oder Frauenwagen genannt wurden, und die reichern dieser Gattung, die nun in *Frankreick* Carrossen hiefsen, nannte man auf deutsch die goldenen Wagen. Nachdem man ihnen aber auch später die Form der französischen Kutschen gegeben, so ward ihnen auch derselbe Name, Carrosse, Staatscarrossen, beygelegt. Leichter Wagen dieser Art bedienten sich die englischen Damen schon im Jahre 1380 unter der Regierung des Königs *Richard II.* und diese waren unter dem Namen Wherlicots, und nicht Wirlicots, wie gewöhnlich geschrieben wird, bekannt. *)

Die erwähnten Wherlicots kamen jedoch nach und nach wieder ganz aus der Mode, aber die Mutter des Königs *Richard II.* in *England*, fuhr noch in der zweyten Hälfte des 14. Jahrhunderts darin.

Nachdem aber die Gemahlin des Königs, *Anna*, die Tochter *Carl IV.* dem englischen Frauenzimmer zeigte, wie anständig und bequem man auf einem Quersattel reiten könne, so gaben die Damen, besonders die jungen, und die von schöner Gestalt und schönem Wuchse waren, dem Reiten den Vorzug, weil sie sich vortheilhafter zeigen konnten, hingegen in dem gewölbten Kasten der Frauenwagen weder ihr Anzug, noch ihre Person so bemerkt werden konnte, daher auch diese Wagen, welchen man in *Frankreich* den Namen Chars beylegte, nur noch bey Krönungen und andern Feyerlichkeiten, w. z. B. bey festlichen Einzügen von fremden Gesandtschaften, im Gebrauche blieben, oder zu den Heurathen bey vornehmen Familien aufbewahrt wurden.

*) Siehe history of Stowe. Wherlicots.

In der Braunschweigischen Geschichte von *Heinrich Bünting* und andern gleichzeitigen Schriften liest man, daſs im Jahre 1554 die alte Fürstin *Elisabeth*, Herzogs *Erich* des Jüngern Mutter, aus der Stadt *Hannover* im goldnen Wagen (Char) hinweg in die Grafschaft *Henneberg* gezogen, hingegen ihre schöne Fräulein Tochter *Catharina* im Zwerchsattel neben dem goldnen Wagen hergeritten ist.

Diese Chars waren schon stark bey den Römern üblich, und *Aulus Gellius* behauptet in seinen attischen Nächten, daſs man dieser Art Wagen früher den Namen Gauli beygelegt habe. (Tab. XVIII. fig. 2. *Wherlicotes*).

Gellius beschreibt dieselben wie kleine Gondeln, die der Länge nach mit einem runden Dache gedeckt sind. Das Vorder- und Hintertheil steht fest auf dem Gestelle, und die vorderen Ende der zwey Tragstangen, oder doppelten Langwieden, sind in die Höhe aufwärts gebogen, wie die vorderen Schlittenkufen, und bilden meistens ein Paar Drachen-, Löwen- oder ein ähnliches Paar wilder Thierköpfe. Die Farbe der Räder und des Gestelles ist meistens Zinnoberroth, die Bildhauerey und Zierathen sind vergoldet, und die äuſsere Himmeldecke ist gewöhnlich von carmoisinrothem Sammt mit goldenen Borden, Fransen oder Stickereyen um den Saum herum eingefaſst. Der französische Schriftsteller *Faryn* behauptet, dieses seyen noch die nämlichen Fahrwerke, wie diejenigen, die man zu den Zeiten der Römer Gauli hieſs und noch in *England* vor 300 Jahren als Wherlicots kannte, und die nur für zwey Personen eingerichtet, übrigens von einer langrunden Gestalt waren, wie man dergleichen noch viele auf alten französischen Tapeten findet.

Es scheint, dergleichen vergoldete Wagen hat es auf allen Schlössern und Residenzen gegeben; denn um Jemanden eine Ehre zu erweisen, lieſsen sie die Personen in ihren vergoldeten Wagen abholen; ferner wird daselbst erzählt, daſs im Jahre 1487 an dem Fastenabende die Braut des Herzogs *Heinrich* zu *Lüneburg*, Fräulein *Margaretha*, des Herzogs *Ernst*, Churfürsten zu *Sachsen*, Tochter, durch *Braunschweig* gefahren ist, mit zwey verguldeten Wagen, wo vor jedem Wagen vier schöne apfelgraue Rosse liefen.

Von diesen sogenannten goldenen Wagen wären noch eine Menge Beyspiele beyzubringen, wiewohl die hier angeführten schon hinlängliche Beweise mögen gegeben haben, um ihren einst so zahlreichen Gebrauch zu bestättigen.

Eine grofse Mannigfaltigkeit in der Bauart der alten Wagen und in ihren äufseren Formen ist bey den Fuhr- und Fahrwerken des Mittelalters nicht zu suchen; denn diese alten Herrschaftswagen sahen alle während einigen Jahrhunderten ohne grofsen Unterschied einander gleich, und in der That, wenn man sich die Geduld nehmen will, es zu untersuchen, so wird man leicht bemerken, dafs alle die Wagen aus dem Mittelalter, europäische, asiatische und türkische Arabas, russische Kibitkas, die gallische Rheda, die römische Arcera, die französischen Chars, die altenglischen Wherlicots und die altdeutschen Kobelwagen oder die sogenannten goldenen Wagen, alle von den morgenländischen Gegenden nach *Europa* gebracht, oder von hin- und herreisenden Kreuzzüglern in jenen Zeiten, wo der äufsere Aufwand an den Wagen noch viel galt, vollends verbastardet wurden.

Erst nachdem die hängenden Kutschen in *Frankreich* erschienen, entwickelten sich auch die verschiedenen Fähigkeiten, die zu der prächtigen Vollendung eines solchen Wagens nöthig waren, und der Kutschenbau hat seitdem alle Jahre so zugenommen, dafs man kaum begreifen kann, wie diese schönen und geschmackvollen Prachtwagen ihr Entstehen jenen plumpen, unförmlichen Kisten zu danken haben, deren man sich vor ein Paar Jahrhunderten als Kutschenwagen bedient hatte.

Es ist sehr selten, in unsern Tagen noch ächte, alte Abbildungen von Wagen aufzufinden, und doch kann ohne sie kein sicherer Vergleich angestellt werden. Die, welche hier mit vielen Kosten und eben so viel Geduld zusammengebracht und in Kupferstichen mitgetheit worden sind, tragen alle das Gepräge der reinen Wahrheit, und sind nach Zeichnungen, Holzschnitten, Mahlereyen, Kupferstichen, alten Tapezereyen und deutlichen Beschreibungen aus alten Archiven genau entworfen, wie man es von einem wirklichen Zeitgenossen nicht besser hätte erwarten können. So kann man z. B. den Frauenwagen betrachten, welcher auf Tab. XIII. fig. 2 abgebildet ist. Er ist aus dem Buche, der weise Kunig genannt, entlehnt. Dieses ist altdeutsch geschrieben, die Holzschnitte, die anstatt der Kupferstiche dieses Buch zieren, sind von dem ehmals berühmten Mahler und Kupferstecher, *Hans Schäufelein* aus *Nördlingen*, verfertiget, und der Verfasser desselben hat auf Befehl des Kaisers *Maximilian I.*, die Hauptbegebenheiten des Lebens dieses grofsen Fürsten in deutsche Reime gebracht, und auch die Jagdparthie nach der Martinswand in *Tyrol* beschrieben, bey welcher der Kaiser mehrere Wagen voll Frauenzimmer nach dem Vereinigungsplatze fahren liefs. Die Reime lauten:

„Der Führwitz hat es mehr gewagt
„Zum Ritter *Theuerdank* gesagt:
„Ich sahe letztens ungefähr
„Ein wunderschönes Gemsenheer,
„Dergleichen ich gesehen nimmer;
„Nun aber hat das Frauenzimmer
„An solchem Jagen groſs Gefallen,
„So es nun sehen wird vor allen
„Euch solches jetzt zu untersteh'n,
„Gewiſs es würde sämptlich geh'n
„Die Jagd zu schauen; ist es nun,
„Daſs ihr, wie ich euch sag, wollt thun;
„So will ich alles straks bestellen,
„Und auch die Jäger Zugesellen;
„Dem Ritter wuchs bald Herz und Muth
„Sprach: Wie es dich anjezo gut
„Wird dünken. Ich wär' schon bereit,
„Gleichwie ich pfleg zu jederzeit; —
„Man lieſs die Frauen gleich geleiten
„Zu sehen dieses Gemsen Streiten."

Der Kaiser *Maximilian I.*, der sich mit Vergnügen an die Begebenheiten seiner Jugend erinnerte, die in dem erwähnten Buche: Ritter *Theuerdank*, unter erdichtetem Namen vorkommen, hat ihnen ihre eigene Gestalt wieder gegeben, wornach *Melchior Pfinzing*, ein Patrizier von *Nürnberg*, Probst zu *St. Alban*, Dechant zu *St. Victor* bey *Mainz*, auch Probst zu *St. Sebald* in *Nürnberg* und Kaiser *Carl V.* Kaplan, im Jahre 1517 dieses Buch: *Theuerdank*, in alten deutschen Reimen, wie gesagt, mit sehr künstlichen Holzschnitten von dem berühmten Mahler, *Hans Schäufele* von *Nördlingen*, geziert, seinem allergnädigsten Herrn zugeschrieben hat.

Man mag wohl glauben, daſs das Bild, welches hier auf Tab. XIII. von einem solchen Frauenwagen geliefert wird, genau nach der Zeichnung von *Schäufele* abgezeichnet ist, und daſs dieser Mahler, der die Wagen, die hier als Jagd- und Frauenwagen vorgestellt sind, genau so, wie er sie selbst vor drey hundert und dreyzehn Jahren gesehen, nachgebildet hat.

Dieser Wagen ist nicht sehr von den früheren Frauen- oder Kobelwagen verschieden, die in dieser Sammlung vorkommen, und man kann mit

Gewifsheit versichern, dafs die Deutschen mehrere Jahrhunderte bey ihren alten angenommenen Kobelwagen geblieben sind, und erst alsdann die Form der Kutschen und Karrossen angenommen haben, nachdem solche bereits an allen europäischen Höfen den Vorzug erhalten hatten. Defswegen dauerten die gemeinen Kobel- oder Frauenwagen noch lange fort; denn sie kosteten nicht viel Unterhalt, und ihre Bauart war doch so fest, dafs sie lange Dienste leisten konnten.

Capitel IX.

Ursprung der französischen sogenannten Cochen, Kutschen und Carrossen, ihre Verbesserung und Verbreitung in verschiedenen Ländern.

Man würde das Unmögliche unternehmen, wollte man die Fahrwerke, von denen sich in den verschiedenartigsten Quellen Nachrichten darbieten, nach ihren mannigfaltigen Formen und Verzierungen oder nach den Zeiten sondern und ordnen, in welchen sie zuerst erschienen sind. Dieses kann daher auch nicht die Absicht des Verfassers dieses Werkes seyn. Der Zweck, welchen er verfolgt, ist kein anderer, als in der möglichsten Vollständigkeit Alles zusammen zu stellen, was er über den Bau und Gebrauch der Fahrwerke und die damit verwandten Gegenstände aufzufinden im Stande war, und die Uebergänge zu den Formen zu zeigen, die wir heut zu Tage bewundern.

Alle diese Gegenstände sind mit den Sitten und Gewohnheiten der verschiedenen Zeiten und Völker innigst verschmolzen, und sie geben in dieser Beziehung Gelegenheit zu mancher interressanten Betrachtung.

Die alten Franzosen, die noch einfach und zufrieden lebten, und keine Liebhaber von grofsem Aufwande waren, begaben sich alle heiligen Abende auf einem Bauernwagen mit ihrer ganzen Familie auf ihr Landgut, um dort die Feyertage zuzubringen, und sich wieder aufs Neue Kräfte zu sammeln.

So lieset man bey *St. Foix IV.* pag. 37.: *Gilles le Maitre*, erster Präsident des Parlements unter *Heinrich II.*, bedung sich in den Verträgen, die er mit den Pächtern seiner Besitzungen in der Nähe von *Paris* abschlofs, dafs sie ihm zu den vier grofsen Festen des Jahres und in der Zeit der Weinlese einen gedeckten Karren schicken sollten, mit frischem Stroh zum Sitzen für seine

Frau und seine Töchter, so wie einen Esel oder eine Eselin zum Reiten für ihre Kammermagd. Er selbst ritt voraus auf seinem Maulthiere, von seinem Schreiber (Clerc) zu Fuſse begleitet. Tab. CX. fig. 5.

So wären noch manche bescheidene Familienväter der Erinnerung der Nachwelt anzuempfehlen, die ohnerachtet ihres beträchtlichen Vermögens und ihres Ehrenamtes, doch vorzogen, ein stilles patriarchalisches Leben zu führen, als den Neid ihrer minder beglückten Mitbürger rege zu machen.

Zu allen Zeiten entzieht man sich schwer alten Gewohnheiten. Wir haben gehört, daſs das Reiten allgemein verbreitet war. Der Gebrauch der Wagen war ein Vorrecht des königlichen Hauses und es muſste als eine besondere Gunst angesehen werden, wenn man für sein gutes Geld in einer Kutsche fahren durfte. Alles, auch das Gröſste auf der Erde, erwächst aus kleinen Anfängen. Die erste Ursache der weitern Verbreitung der Wagen, die jetzt, wie wir in der Folge sehen werden, eine so ausserordentliche Höhe erreicht hat — war das Podagra.

Der erste Präsident des Parlements, *Christoph de Thou*, welchem das Podagra auf das Schrecklichste zusetzte, entschloſs sich endlich, sich über alle Vorurtheile hinauszusetzen, und einen Wagen bauen zu lassen, worin er besser seiner traurigen Lage pflegen, und seine Geschäfte besorgen konnte. Indessen sah man seine Frau allein in *Paris* zu Pferde herumreiten, und hinter einem Bedienten en Grouppe auf dem Sattelkissen sitzen.

Aus derselben Ursache wagte es ungefähr um das Jahr 1612, unter der Regierung *Ludwig XIII.*, *Baſsompierre*, dessen Kammerherr, zuerst sich eine kleine Kutsche bauen zu lassen, deren Obertheil man ringsum mit Glasfenstern zumachen, die man aber bey heiterm Wetter hinablassen konnte, um sich frische Luft zu geben. Die Thüren waren genau eingefalzt, wie an einem Schranke, und man konnte sie mit Vorreibern schlieſsen, so, daſs man vor Wind und Regen vollkommen geschützt war. Er war eben so, wie der vorerwähnte Präsident *de Thou*, fürchterlich vom Podagra geplagt, und würde nicht mehr im Stande gewesen seyn, seinen Geschäften nachzukommen, wenn ihn diese leichte, und eigens erbaute Kutsche, nicht wieder in den Fall gesetzt hätte, seiner angebornen Thätigkeit Genüge leisten zu können.

Es giebt nichts Neues unter der Sonne! — Dieselbe Ursache, welche der Verbreitung der Wagen zu Grunde liegt, veranlaſste auch ihre Erfindung.

Die Erfindung der Wagen, sagt die Geschichte der Alten, kömmt dem *Erichtonius* zu, der wegen seiner verdrehten Füſse nicht mehr gehen konnte; *Serpentinos habuit pedes, quos ut tegeret, invenit currum.* Vermuthlich war er auch durch das Podagra gepeinigt. Daher ist es wahrscheinlich, daſs sein Wagen vierräderig gewesen ist, wie *Virgil* behauptet, weil er sich darin ausdehnen und legen konnte, nicht aber eine zweyrädrige Biga, wo er sich hätte aufrecht stehend halten müſsen, wie es damals Sitte war, und wovon nach *Eschilos*, — *Prometheus* der Erfinder gewesen seyn soll.

Diese Sitte, bey Triumphzügen stehend vor dem Volke in dem Wagen zu erscheinen, zwang den Kaiser *Alexander Severus*, dem der Triumph wegen des Sieges über die Parthen zuerkannt ward, dieser auſserordentlichen Ehre zu entsagen, indem ihm die Schmerzen des Podagra nicht würden gestattet haben, so lange sich auf den Beinen stehend zu halten. *)

Schon unter der Regierung *Franz I.* im Jahre 1512 war einer der ersten Hofcavaliere desselben, *Jean Renné de Laval*, *Seigneur de Bois dauphin*, gezwungen, gegen die allgemeine Sitte sich eines Wagens zu bedienen. Dieser Mann war so ungeheuer dick, daſs er weder gehen noch reiten konnte. Er war nicht im Stande, auf ein Pferd zu steigen, und er würde auch keines gefunden haben, das stark genug gewesen wäre, ihn zu tragen.

In diesen Umständen sehen wir die erste Veranlassung zur Verbreitung der Wagen in *Frankreich*, und ihres Gebrauches zu andern Zwecken, als zu Reisen und zu Transporten.

Die Cochen, von welchen hier die Rede ist, waren mit wenig Abänderung den deutschen Kobel- oder Gokelwagen ähnlich. Die Nebenseiten waren gewöhnlich mit Weidenreisen zugeflochten, in der Mitte des Kastens ein viereckigtes Loch zum Einsteigen, und statt der Thüre ein lederner Fuſssack, um sich vor der Kälte und dem Kothe verwahren zu können.

Bald sah man Cochen zu Jedermanns Bequemlichkeit und zu jedem Gebrauche, groſse und kleine, leichte und schwere, solche, woran man nur ein Pferd brauchte, und andere, wo man zu sechs oder acht Personen mit zwey, drey und vier Pferden fahren konnte. Die hierbey folgenden Figuren können

*) Spartian. Vita Sever.

unter die verschiedenen Arten von Cochen oder Gokelwagen gerechnet werden, die man je nach ihrem Gebrauche auswählte:

Tab. I. Fig. 1. wie die älteste Arcera schon auf vierrädrigen Gestellen.
„ III. „ 1. der Gokelwagen der *St. Ottilia*
„ X. „ 2. 3. altdeutsche Gogel-Wagen. (Cucullus)
„ XIII. alte ursprüngliche italienische Cocchios.
„ XIV. Bothen und verschiedene bedeckte Wagen, (le Cabas.)
„ XVII. „ 1. goldener Wagen, französischer Char.

Nicht lange, und die Strafsen nach *St. Denis*, *Versailles* und andern benachbarten Städtchen waren mit dergleichen Fahrwerken überdeckt. Die vornehmen, schwangern oder kranken Frauen, die sich sonst der Maulthiersänften bedient hatten, wählten jetzt mitunter die Cochen, die inwendig ringsum stark ausgepolstert waren. Auch die Botenwagen, die über Land fuhren und Reisende mitnahmen, wurden Cochen genannt. Uebrigens hat sich noch der Name dieses Wagens, Coche, welcher zur Bezeichnung eines Fuhrwerks schon längst nicht mehr gebraucht wird, bis auf diesen Tag in der französischen Sprache erhalten, wo man noch sagt, Porte-Cochère (Einfahrt-Thor) und Cocher (Kutscher), er mag nun mit dem einfachsten oder dem prächtigsten Wagen fahren. Diese Ableitung ist noch immer ein Beweis, dafs es ehemals der Cochen eine grofse Menge gegeben haben müsse.

Vergebens wollen einige behaupten, dafs es zu den Zeiten *Heinrich IV.*, Königs von *Frankreich* und *Navarra*, im Jahre 1589 noch keinen andern Wagen in *Paris* gegeben habe, als den des Königs, der doch meistens zu Pferde ritt, und dafs er seinen sogenannten Mantelwagen (Coche) noch mit seiner Frau, der Königin, getheilet. Dieses wollen einige besonders durch einen eigenhändigen Brief *Heinrich IV.* beweisen, den er an seinen Freund und Vertrauten, *Sully*, geschrieben und der also lautete: „Mein Lieber! Ich kann euch heute nicht besuchen, weil die Königin sich meines Wagens bedient.“ *(Mon cher, je ne puis vous aller voir aujourd'hui quisque ma femme se sert de ma Coche)* Hierbey mag aber erinnert werden, dafs eben schon damals die Coche oder der Mantelwagen der Lieblingswagen sowohl der Adelichen, als der reichen Bürger, besonders aber der Pariserinnen gewesen ist, und also der König *Heinrich* nicht der einzige seyn konnte, der sich eines Wagens bediente, wie dieser Brief bestättigen soll, da sowohl er, als schon viele seiner ältern Vorgänger dergleichen Wagen, Coches, Carrosses und Chars, zum Wechseln nach Belieben, in ihren Wagenschupfen hatten, die zuweilen unter Adelichen

und Bürgerlichen, sowohl zum Gebrauch der Männer, als der Frauen, bis zum allgemeinen Aergernifs überhand nahmen, dafs diese Auszeichnung öfters verschwenderisch zu werden drohte, und die Obrigkeiten hin und wieder anfiengen, diesen muthwilligen Ausgaben durch Verbote Einhalt zu thun. Schon aus einer Verordnung *Philipps* des Schönen vom Jahre 1294, also dreyhundert Jahre vor *Heinrich IV.*, erhellet, dafs in den Städten mehr Ueberflufs, als Mangel an Fahrwagen war, indem durch diese Verordnung allen Bürgerinnen die Haltung eines eigenen Wagens untersagt wurde.

Der erste Artikel dieser Ordonanz lautet: „*Premiérement nulle bourgeoise n'aura Char.*" (Diese Verordnung findet man in Traités de la Police, par de la Mare. Tom. 1. pag. 418.) Dafs aber *Heinrich IV.* öfters auch in Wagen fuhr, beweiset die Stelle der Geschichte, wo es heifst:

„Als der König mit der Königin und drey anderen fürstlichen Personen „im Jahre 1606 den 9ten Juny in einem vierspännigen bedeckten Wagen von „*St. Germain* nach *Paris* zurückreiste, und in einer Fähre, oder einem flachen „Schiffe, mit Kutsche und Pferden über die *Seine* nach *Neuilly* setzen wollte, „fielen die zwey Deichselpferde in den Flufs, und rissen den Wagen sammt „den Personen mit sich hinein. Der König erreichte durch Schwimmen bald „das Ufer, aber die Königin wurde von einem gewissen *Chasteigneray*, der „sie bey den Haaren herauszog, gerettet; auch die übrigen Personen retteten „sich durch Schwimmen."

Des Regens wegen waren sie nicht aus der Kutsche gestiegen, aber eben dadurch kamen sie in den Flufs, wie das Sprichwort sagt. Jedoch war es ein Glück, dafs diefsmal nicht, wie sonst bey Regenwetter gewöhnlich war, die ledernen Regenmäntel ringsum zugeschnallt waren, und somit die Herrschaften schnell aus dem Kasten kommen konnten.

Nach diesem Vorfalle wollte der König nicht mehr mit vier Pferden ausfahren, wie alle übrigen Herrschaften, wenn sie über Land fuhren. Defswegen hat man in der Folge, wenn der König mit der Königin nach *St. Germain* fuhr, immer sechs Pferde angespannt, und ein Postillon safs auf dem Vordersten, um sie im Falle einer Gefahr sogleich aufhalten zu können. Die grofsen Herrschaften folgten bald diesem Beyspiele, wie in *Sauval's* Geschichte von *Paris* nach der Versicherung der alten Frau von *Pilou*, seiner guten Freundin, erzählt wird. Früher schon hatten sich mehrere Unglücks-

fälle begeben, weil meistens ein Kutscher vier, auch sechs Pferde mit einem Leitsaile und ohne Vorreiter leitete. Tab. XI. und Tab. XII. fig. 2.

Auf solche Art ertrank auch Graf *Sigismund* von *Thurn* im Jahre 1600 mit seinen Begleitern und den Pferden, als er bey *Görz* durch den angelaufenen Fluſs *Igna* fahren wollte, und die Regenmäntel zugeschnallt waren. — Man findet auch in den französischen Chroniken viele Stellen, wo von mancherley Arten Staats- und Lustwagen die Rede ist, worunter es *Heinrich IV.* frey stand, zu wählen, wenn er nicht für seinen Theil das Reiten vorzog, wie an jenem unglücklichen Tage, den 19ten Dezember 1605, an welchem ihn ein Verrückter, Namens *Chatel*, auf der *neuen Brücke (Pont neuf)* überfiel, und ihn zwischen seiner Begleitung von den ersten Fürsten des Reiches, und mehr als vierzig Edelleuten des Hofes, vom Pferde reissen wollte, woran der Elende aber schnell gehindert und festgehalten ward. —

Noch muſs ich eine Bemerkung beyfügen. Wenn *Heinrich IV.* von seinem Wagen spricht, so sagt er: Ma Coche, und nicht, wie man ihn allgemein benannte: Mon Coche — mein Wagen — oder ist es vielleicht aus Artigkeit, weil man sich damals im Deutschen eines neuen Wortes — die Kutsche — bediente, um einen Herrschafts-Wagen damit zu bezeichnen?

Dergleichen Benennungen stammen nicht immer von edlem Ursprunge her, sondern werden meistens den Sachen vom gemeinen Volke beygelegt; sey es nun nach dem ersten Eindrucke, den ein solches Ding auf seine Sinne machte, oder nach seiner äuſsern Gestalt, die wohl nicht immer passend ausgelegt wird. — So nannte man in der alten französischen Trivialsprache eine überaus feiste Schweinsmutter, (Sau) la Coche (von Cochon) und die Kobelwagen, so wie die rund zugedeckten Landkutschen oder Botenfuhren etc., wurden durchgängig zu jener Zeit wegen ihres wackelnden Ganges, le Coche genannt. *Heinrich IV.*, der gewohnt war, bey guter Laune seine Worte im Scherze zu verdrehen, mag bey einer solchen Gelegenheit sich des Wortes: ma Coche, bedient haben, um den Kobelwagen seiner Frau zu bezeichnen, was eigentlich meine Sau heiſst. Dieser Ausdruck wird nirgends mehr gefunden. Jedoch finden sich in der deutschen Sprache noch ähnliche Bezeichnungen, wie z. B. eine Bratsau, deren äuſsere dickbauchige Form ganz die einer französischen Coche war, und dazu diente, um Gänse zu braten. Eine gewölbte Malzdörre wird in den *Niederlanden* noch heutigen Tags die Sau genannt. — Die Sturmwagen, deren man sich vor Alters bediente, um feindliche Mauern zu berennen, hieſsen ehedem ebenfalls die Sau.

Es haben schon viele Gelehrte auf verschiedene Weise versucht, den Ursprung des Wortes Coche abzuleiten. Die Meisten sind der Meinung, daſs es von Coucher mag hergeleitet werden, welches eben so unpassend nicht scheint, obgleich entgegnet werden kann, daſs man in den Kutschen nicht liege, sondern sitze, sohin diese Etymologie keine Anwendung finden könne. Indeſs ist es nicht ausgemacht, daſs die ersten Cochen inwendig Sitzkissen gehabt haben. Vielleicht war der Boden nur mit Stroh vollgelegt, und Decken darüber gebreitet, worauf man nach Willkühr sitzen oder sich ausdehnen konnte. Man sieht dergleichen an der russischen Kibitka, und den ungarischen Kotsy's, Kaleschen oder Hintén, wie ehmals an der römischen Arcera oder den jetzigen türkischen Arabas. Wiewohl Letztere jetzt auch meistens im hinteren Kasten Sitze mit Kissen haben, so ist doch nicht zu läugnen, daſs sie vor Alters nur mit einer Matratze auf dem Boden belegt, oder mit Stroh vollgepropft, und mit Bärenhäuten überzogen wurden. Daher mag wohl auch Kaiser *Carl V.* vorgezogen haben, in einem solchen Wägelchen zu fahren, wenn er vom Podagra geplagt war, weil er sich freyer darin drehen und wenden konnte, wie es seine Schmerzen erfoderten, als in einer Kutsche auf Kissen aufrecht zu sitzen, wie *Hortleder* in seinen Archivalnachrichten des sechzehnten Jahrhunderts versichert. Dieser Gelehrte behauptet auch, daſs der Name Kutsche ganz gewiſs von dem ungarischen Kotsy herstamme, da unter *Ferdinand*, Bruder Kaiser *Carl V.*, die ungarischen Wagenbauer in dieser Art von Fahrwerken sich vor Andern sehr berühmt gemacht haben, und wegen der Dauerhaftigkeit ihrer Arbeit sowohl, als der besonderen Güte ihres Holzes und Eisens wegen, allen Andern vorgezogen wurden. Ohnerachtet dieses Vorzuges aber waren sie noch weit entfernt, jene goldenen Wagen, die man in *Deutschland* bewunderte, oder die leichten Chars oder Cochen, deren man sich in *Frankreich* bediente, zu erreichen, und denselben als Muster vorgestellt werden zu können. (Vergleiche Tab. IX. und Tab. X. fig. 2 und 3, wie auch Tab. III. und andere mehr).

Wenn man übrigens die ungarische Kutsche betrachtet, die uns *Krünitz* nach einer Abbildung, welche sich nebst der Beschreibung in der kaiserl. königl. Bibliothek zu *Wien* befindet, mittheilet, so kann man sich wenig vortheilhafte Begriffe von der Bequemlichkeit dieser Art Kutschen machen, noch von dem Anstande, womit die Reisenden auf ihren Sitzen sich halten konnten. Vielleicht dürfte es Manchem besser dünken, der Länge nach ausgedehnt, den Kopf auf seinem eigenen Polster liegend, sich dem Schlafe und der Ruhe überlassen zu können, als in diesen sogenannten Kutschen auf langen Reisen Tag und Nacht aufrecht zu sitzen, und dazu in Kästen, die hinten und vorne

auf den Achsen befestiget, und ganz ohne Verdeck sind, und der Sonnenhitze, dem Winde, Regen und Nebel ausgesetzt zu seyn. Tab. XVII. fig. 2.

Kaiser *Carl V.* hat also sehr recht gethan, wenn er den ungarischen Schlafcarriolen für lange Reisen den Vorzug gab; besonders, wenn er solche eigens zu seinem Gebrauche einrichten, nämlich den Boden inwendig, so wie die Rücklehne und Seitenwände hoch mit Rofshaaren auspolstern, das Verdeck gut schliefsen, mit Mänteln und Fufssack versehen, und den Kasten hinten in Riemen aufhängen liefs. — Wir werden später darauf zurückkommen.

Uebrigens war der Name Coche schon unter *Heinrich III.*, Vorgänger *Heinrich IV.*, bekannt. Dieses erhellet unter Andern aus einem Vorfalle unter seiner Regierung.

Als nämlich ein Mönch auf der Kanzel öffentlich gegen den König geprediget hatte, liefs dieser ihn sogleich durch einen Hauptmann der Schlofswache in einer Coche abholen, und in seine Abtey nach *Melun* bringen.

Noch um das Jahr 1590 sah man in *Paris* keine oder doch wenige andere, als die gewöhnlichen Cochen oder Mantelwagen. *Sauval* versichert nach der Erzählung der Mde. *Pilou*, dafs die Freundin und Nachbarin derselben, die Tochter eines reichen Apothekers in der Strasse *St. Antoine*, Namens *Taverau*, und Gattin des Rechnungscommissaires *Bordeaux*, zu jener Zeit die erste war, die sich eine Carrosse machen liefs.

Mde. *Pilou* konnte keine genaue Beschreibung mehr von diesem Wagen geben; soviel erinnerte sie sich noch, dafs der Kasten frey auf langen Riemen hieng, und dafs man mittelst einer kleinen eisernen Leiter hineinstieg. Uebrigens soll er nicht viel den jetzigen Kutschen gleich gesehen haben. Sie erinnerte sich sehr wohl, dafs diesem Wagen, als er noch neu war, der Pöbel und die Kinder mit Geschrey und Gespötte nachliefen. Wenn sie durch die Stadt fuhr, liefs sie zwey Pferde anspannen, und vier, wenn sie sich auf das Land begab.

Von *Frankreich* aus verbreitete sich diese neue Sitte bald über die übrigen Länder *Europas*. Nach *Twiss* Reisebeschreibung durch *Spanien* und *Portugal* soll der erste Wagen in *Spanien* im Jahre 1546 gesehen worden seyn. Der Geschichtschreiber *Sandoval* erzählt, als man die ersten Wagen, sogenannte Carrossen oder Kutschen mit Gläsern, zwischen den

vier Kipfen an Riemen hängend, zu gebrauchen anfieng, machten sich ganze Städte auf die Beine, um sie zu sehen. Die Spanier staunten sie an, wie ein Meerwunder, und diese neue Erfindung erhielt einen solchen Beyfall, besonders zu einer Zeit, wo sehr viel baares Geld in *Spanien* im Umlaufe war, daſs, um den Luxus, der mit diesen neuen Carrossen getrieben wurde, zu steuern, vom Jahre 1578 bis 1626 nicht weniger als sechs Verordnungen erschienen. Man sieht daraus die groſse Menge von Kutschen, die in den Straſsen von *Madrid* umher rollten; denn die Frauen geringen Standes wetteiferten im Gebrauche dieser geräuschvollen Maschinen mit den vornehmsten Damen, weſswegen auch die sogenannten Birotones oder die zweyräderigen Chaisen verboten wurden, durch die man die Verordnungen zu umgehen suchte, nach welchen nur Kutschen von vier Rädern den Leuten geringen Standes, jedoch nur mit Maulthieren bespannt, erlaubt waren. Es wurde indeſs von Vielen dieser Luxus als eine Ersparniſs angesehen, weil es nämlich vorher der Gebrauch in *Spanien* war, daſs die vornehmen Herrschaften eine groſse Menge von Dienern und Zoffen unterhielten, welche dieselben, wenn sie öffentlich erschienen, immer begleiten muſsten. Es lieſs daher später die Strenge in diesem Punkte sehr nach, und der Gebrauch der Kutchen aller Art war Jedermann gestattet, jedoch mit der Einschränkuug, daſs weder die Kutschen, noch die von Maulthieren getragenen Sänften, mit Gold, Silber oder seidenen Stoffen ausgeziert seyen, und daſs die Besitzer derselben sie an Niemand ausleihen, und darin nur ihre Frauen und Kinder unter 10 Jahren fahren lassen durften; denn man war der Meinung, daſs die Kutschen sich nur für Weiber und Kinder schickten, und die Männer sich verweichlichten, und an ihrer Würde verlören, wenn sie, die man gewohnt war, im eisernen Harnische vom Kopf bis zum Fuſse bewaffnet zu sehen, nun auf seidenen Polstern und Kissen von Sammt in Kutschen sitzend, herumfuhren, die doch nur für Weiber schickliche Sitze abgäben. Daher eifert auch Pater *Thomas Ramon* sehr über diese Fahrwerke in seiner bekannten Strafpredigt vom Jahre 1635, wie gegen den Miſsbrauch der Schminke, der Reifröcke, des Kopfputzes, des Afterredens und des Tabakrauchens. Was die Kutschen betrifft, sagt er, die bleiben billig den Frauen überlassen, und auch nicht einmal diesen Allen muſs man sie erlauben, sondern bloſs den kränklichen und den schwangern; aber für Männer mit Bärten, die einen Degen an der Seite tragen, ist es eine groſse Schande, wenn sie nicht krank sind, in einer Kutsche zu fahren, und sie verdienten, daſs man ihnen einen Spinnrocken in die Hand gäbe; denn für kräftige Männer zimmt es sich nicht, wie in einem Marstalle eingeschlossen umher zu fahren, sondern sie gehören in die Luft.

In der Nürnberger Chronik wird vom Jahre 1585 als etwas Seltenes eines „Kutschenfahrers" erwähnt, und vom Jahre 1591 heifst es, dafs daselbst der Markgraf *Georg Friedrich*, nebst seiner Gemahlin, in einer Kutsche spazieren fuhr. Dergleichen Fahrwerke waren zu jener Zeit noch nichts anderes, als eine Art Gokelwagen, wie Tab. X. und XI., auch Frauenwagen genannt; denn von hängenden Kutschen mit Glasfenstern, Stahlfedern und schliefsenden hölzernen Thüren war damals noch die Rede nicht, sondern die Wagen schlossen sich noch auf beyden Seiten mit ledernen Decken oder sogenannten Fufssäcken, statt der Thüren, und mit Rollmänteln oder mit ledernen Vorhängen, anstatt der Glasrahmen oder sogenannten venetianischen geschliffenen Scheiben. So hingen auch die vornehmsten Wagen, anstatt in stählernen sogenannten Krebsfedern, blofs in breiten, vierfachen ledernen Riemen, die durch die eisernen Hängtaschen des Kastens nach den vier hölzernen Kipfen liefen, wie auf Tab. XI. und XII. zu ersehen ist. Solche Prachtwagen wurden auf Befehl des Königs von *England*, *Jacobus II.*, für den Grafen von *Kastelmaine*, Botschafter bey Sr. Heiligkeit dem Pabste *Innocentius XI.*, im Jahre 1687 verfertiget. Eben so mögen auch die Prachtwagen gewesen seyn, von denen in der neuern Geschichte öfters die Rede ist, wie z. B. der Wagen, den ein englischer Gesandter nach *Schottland* mit sich brachte, wo er bey dem Volke die höchste Bewunderung erregte, und obgleich man ihm dort schon den Namen einer Coach oder Kutsche beylegte, so kam doch der allgemeine Gebrauch dieser Letzteren erst um das Jahr 1605 in *England* in Aufnahme. Andere indefs wollen behaupten, dafs die Kutschen schon um das Jahr 1580 in *England* bekannt geworden, und durch Lord *Fitz Allen* dahin gebracht worden seyen. Diese waren aber gewifs nichts anderes, als die gewöhnlichen Kobelwagen oder Landcarriolen, wie auf Tab. X. fig. 2.

Ueberhaupt mufs bemerkt werden, dafs, wenn von Wagen und Fahrwerken die Rede ist, man sich nicht immer eine Kutsche vorstellen müsse, da oft der Erzähler selbst das Fahrwerk nicht zu bezeichnen weifs, von dem er spricht, viele glauben von einer Kutsche zu reden, wo doch nur eine ungarische einfache Carriole gemeint seyn kann, die statt der hölzernen unteren Tafeln nur von Weiden geflochtene Füllungen hatte. Diese Wägelchen wurden damals durch ganz *Europa* als Reisewägelchen, unter dem Namen ungarische Rollwägelchen oder Postcarriolen, Kotsy, gebraucht: und sie waren um ein geringes Geld, sowohl in *Wien*, als in *Ungarn* immer in Menge vorräthig und zum Auswählen bereit. Tab. XVII. fig. 2 und 3.

Obgleich diese Wägelchen oder Carriolen von sehr einfachem und geringem Baue waren, so bedienten sich doch Könige und Fürsteu derselben; denn ihr Bau war sehr leicht, von ausgewähltem Holze, stark genug, die größten Reisen auszuhalten, meistens von trockenem Eschenholze verfertigt, gut beschlagen, und fähig, die Reisen in den ungebahntesten Wegen auszudauern.

Aehnliche Wagen mögen die Carreten und Carruken, von denen *Gregor* von *Tours* so oft spricht, gewesen seyn, wo jedes mit zwey Pferden oder Maulthieren bespannt war.

In der Augsburger Chronik von *Stetten* liest man, daſs im Jahre 1590 den 24ten Februar *Anton von Fugger*, des *Max Fugger* Sohn, die Gräfin von *Montfort*, seine Braut mit mehr als 700 Pferden und etlichen sechsspännigen Kutschen abholte.

Nach *Dalins* Geschichte des Reiches *Schweden*, übersetzt von *Dahnert*. Thl. III. S. 390 — 402, soll in der letzten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts *Johann* von *Finland* bey seiner Rückkunft aus *England* mehrere neue Luxusgegenstände, so auch die erste Kutsche nach *Schweden* mitgebracht haben.

In den *Mémoires de Brandenbourg* liest man, daſs von dem Jahre 1560 an, eine groſse Verschiedenheit in den Ausgaben der preussischen Churfürsten bemerkt wird; denn als *Joachim II.* sich 1562 auf den Reichstag begab, der von Kaiser *Ferdinand* zur Wahl eines römischen Königs nach *Frankfurt* zusammen berufen war, so hatte der Gesandte acht und sechzig Adeliche in seinem Gefolge, und 452 Pferde zu seinem Hausstaate. *)

Die Gesandtschaft, welche sich nach dem deutschen Reichstage wegen der Wahl des Kaisers *Mathias* begab, hatte drey Carrossen mit sich. Dieſs waren aber nur elende Kästen, von vier groben Bohlen grob zusammengefügt, (*c'etaient de mauvais Coches composés de quatre ais grossiérement joints ensemble*) wie schon früher erwähnt worden ist.

Es fehlten unter *Johann Georg* von *Preuſsen* noch viele von jenen neuen Erfindungen, die so Manches zu der Bequemlichkeit des Lebens beytragen. Der gemeine Gebrauch der Kutschen in *Preussen* erstreckt sich nicht

*) Mémoires pour servir à l'Histoire de Brandenbourg, avec quelques autres Pièces interressantes.

weiter, als bis an *Johann Sigmund*, wo das erstemal die Rede von Kutschen ist, wenn es bey Gelegenheit der Huldigung von *Preussen* heifst: „Er hatte in seinem Gefolge 36 Carrossen, jede mit sechs Pferden bespannt, und noch ausserdem ein Gefolge von 80 Handpferden."

Wer hätte dazumal sich getraut, zu behaupten, dafs die Wagenfabrication sich noch in dem achtzehnten Jahrhunderte so vervollkommnen sollte, dafs man in *Preussen* Kutschen von zwanzigtausend Thalern bauen sähe, und dafs solche ihre Käufer finden würden.

Im Jahre 1676 waren die hängenden Kutschen in der *Schweiz* noch ganz unbekannt, und als der französische Gesandte mit einer solchen daselbst ankam, waren die Einwohner über diesen Kutschenbau sehr verwundert, auch gieng es noch viele Jahre her, bis in diesem Lande die Kutschen gemeiner wurden, und es ist wohl glaublich, dafs die offenen und unbedeckten, sogenannten Schweizerwägelchen mehr geeignet schienen, in diesem gebirgigen Lande Dienste zu leisten, als die schweren Kutschen. Dem *Essais sur la Biblioteque de l'Academie des Sciences de St. Petersbourg, par I. Bacmester* (1776 bis 80), gemäfs, sollen schon im Anfange des siebenzehnten Jahrhunderts prächtige Kutschen in *Petersburg* verfertigt worden seyn.

Im Jahre 1681 war schon der Hof des Herzogs *Ernst* von *Hannover* äusserst glänzend mit Kutschen und Pferden ausgestattet; denn man zählte in seiner Wagenburg fünfzig reich übergoldete Staatscarrossen, deren jede mit ihrem Gespanne von sechs schönen Pferden versehen war.

Bey der Krönung des Kaisers *Maximilian II.*, im Jahre 1564, hatte der Churfürst von *Cöln* schon vierzehn Kutschenwagen in seinem Gefolge.

Graf *Kevenhüller* sagt von Kaiser *Ferdinand II.*, dafs bey seiner Vermählung mit einer bayerischen Prinzessin die Braut mit ihren Frauen Schwestern in einem ansehnlichen, mit Gold gestickten Wagen fuhr, und ihre adelichen Damen in schwarz sammetenen, dafs übrige Frauenzimmer, in anderen Wagen eingezogen sey.

Im Jahre 1631 fuhr die Infantin *Maria* von *Spanien*, Gemahlin des Kaisers *Ferdinand III.* in *Kärnten* in einem gläsernen Wagen, darin nicht mehr als zwey Personen sitzen konnten, das ist in einem sogenannten halben Berline- oder Coupékasten, dessen Obertheil rings herum mit italienischen

Spiegelscheiben geschlossen war, und woran die Bildhauerey, nach damaliger Mode, grotesk, und, wie es damals hiefs, *en Rocaille* verfertigt war.

Vom Jahre 1658. — Der Brautwagen der ersten Gemahlin des Kaisers *Leopold* kostete nebst dem Pferdegeschirre zu sechs Pferden, mit rothem Saffian überzogen, und allen dazu gehörigen Beschlägen in Feuer vergoldet, die Summe von 38000 fl. baar.

Die Kutsche dieses Kaisers *Leopold* selbst aber, war ohne grofse Pracht. Sie war über und über mit rothem Juchten bezogen, und mit schwarzen Stiften (Zwecken), beschlagen.

Die Geschirre waren schwarz; an dem ganzen Werke aber kein Gold, jedoch die Scheiben, die den Kasten umgaben, von Krystallglas. Wenn es Festtag war, so wurde das Pferdegeschirr längst den Mähnen und den Zäumen, wie auch an dem Rücken mit rothen seidenen Quasten und Fransen besetzt. *)

Die kaiserlichen Kutschen hatten auch hierin noch etwas Besonderes, nämlich, dafs die Zugstränge von Leder waren, da hingegen alle Kutschen, die im kaiserl. Gefolge die Hofdamen fuhren, nur mit Geschirrsträngen von Stricken verlieb nehmen mufsten.

Die zuverläfsigsten Geschichtschreiber von *Schottland* stimmen darin überein, dafs um das Jahr 1679 noch keine der mannigfaltigen Gestalten grofser und kleiner Wagen in diesem Lande eingeführt waren; denn Herrn und Frauen und ihre Töchter ritten in Gesellschaft aufs Land, um sich eine heilsame Bewegung zu verschaffen, und waren von einem oder mehreren Bereitern begleitet.

In jenen Zeiten einfacher Sitten fieng der Oberbefehlshaber der Grafschaft *Lanard*, (welcher Herzogs Rang besafs), allein Anspruch zu machen an, sich einen grofsen Prunkwagen verfertigen zu lassen, der nach dem Geiste jener Zeit sehr schwerfällig ausfiel, und überall mit Vergoldung und Bildhauerey überladen war, wie man viele dergleichen in diesem Werke genau abgebildet findet.

Dieser Prunkwagen war von acht langschweifigen flandrischen Stuten gezogen, und inwendig mit acht, auswendig mit sechs Sitzen versehen; der

*) Siehe Rinck Leben Kaiser Leopold.

Tab: XXIII.



Maÿ in Paris von dem verruchten

J. C. Ginzrot del. G. Schleich sc.

innere Raum war für den hochgebietenden Herrn, seine Gemahlin, zwey Kammerfrauen, zwey Kinder, so wie für den Hauscaplan, und den Herrn Stallmeister, welchen die beyden ausgebauschten Sitze in den durchbrochenen Kastenthüren (von ihrer Gestalt die Stiefel genannt) bestimmt waren; dann ein Kutscher und drey Fuhrknechte waren unter die acht Pferde vertheilt, und lenkten das Fahrwerk. Auf dem Fuſsbrete hinter diesem beweglichen Hause saſsen sechs Diener auf drey schwebenden Sitzen, je zwey und zwey, in kostbaren Livereyen, bewaffnet vom Wirbel bis zur Zeh; die übrigen Herrschaften, edle Herrn und Frauen, Alt und Jung, waren zu Pferde, von ihren Dienern begleitet.

In der Nähe jenes ungeheueren Lederkastens ritt auf einem ruhig abgerichteten Zelter die alte Edelfrau *Margaretha* von *Bellenden*; ihre Enkelin, die schönhaarige *Editha*, ritt an der Seite der alten Verwandten auf ihrem schwarzen spanischen Zelter, den sie anmuthig zu lenken verstand. Ihr heiteres Reitkleid und ihr reich mit Gold besetzter Sattel, war alles sorgfältig bereitet, damit sie zu ihrem Vortheile erscheinen möchte.

Indeſs findet man, daſs Kaiser *Friedrich III.* schon im Jahre 1474 in einem ringsum mit Tuche behangenen, aber nicht in Riemen hängenden Wagen (Mantelwagen) nach *Frankfurt* kam.

Als der Graf *Wolf* von *Barley* vom Churfürsten *Johann Friedrich* von *Sachsen* zur Reise nach *Speyer* zu dem daselbst angesetzten Reichstage, im Jahre 1544 gefordert wurde, bat er um die Erlaubniſs, sich wegen seiner Unpäſslichkeit eines behangenen Wagens mit vier Pferden bedienen zu dürfen.

Unter den Wagen dieser Art erhielt derjenige eine traurige Berühmtheit, auf welchem König *Heinrich IV.* seine letzte Fahrt machte. Diese Kutsche ist Tab. XXIII. abgebildet, nach einer Zeichnung, die sich in der königl. Bibliothek in *Paris* befindet. — Sie war wenig besser, als die gemeinen Coches oder Mantelwagen, nur machte sie sich durch mehrere Vergoldung bemerkbar.

Der Kasten hing in den Kloben der vier Bodenschwellen in starken Schnallenriemen von vierfachem Leder, und oben auf waren die Riemen durch die vier Ringe der Kipfen gezogen, welches aber nicht hinderte, daſs die Darinsitzenden sehr stark gerüttelt wurden. *Heinrich* las eben einen Brief von dem Grafen von *Soissons*; der Herzog von *Epernon* war zu seiner Rechten im hintern Sitze des Kastens, die Marschälle von *Lavardine* und *Roquelaure* sassen an der Thüre auf der Seite des Herzogs von *Epernon*; auf dem Thürsitze an

der Seite des Königs befanden sich der Herzog von *Montbazon* und der Marquis von *Laforce*, auf dem Vordersitze des Kastens der Marquis von *Mirebau* und der von *Duplessis-Liancourt*. Es war eben am Freytage, den 14ten März 1610, dafs der König, um die Anstalten zu sehen, die man zum Einzuge der Königin machte, an die Orte sich begeben wollte, wo noch dergleichen Vorbereitungen nöthig waren. Er liefs die Rollmäntel, da sehr schönes Wetter war, hinaufziehen, um freyer überall umherblicken zu können, welche Mäntel an den meisten damaligen Wagen so eingerichtet waren, dafs sie bey Regenwetter mit feinen schwarzen Fellen oder grün seidenen Vorhängen geschlossen werden konnten. Diese Stelle ist eine der besten Beweise, dafs nicht alle Cochen offen und ohne Verdeck waren, weil man die Vorhänge ringsum unter das Dach aufrollen konnte.

Diesen Augenblick benutzte der Mörder des Königs, *Ravaillac*. Er folgte hinter dem Wagen vom *Louvre* bis in die *Eisenrödel-Gasse* oder *Rue de la Ferronnerie*, wo zwey Karren den Weg versperrten und dadurch den Wagen des Königs zwangen, stille zu halten. Jetzt sprang *Ravaillac* auf eine Speiche des hintern Rades und versetzte dem Könige zwey Dolchstiche, welcher augenblicklich verschied. — Nach diesem unglücklichen Vorfalle fing man allgemein an, die Seitenöffnungen an den Kutschenkasten, statt mit Vorhängen von Seidenstoffen, mit starken venetianischen Glasscheiben in Rahmen, sowohl zum Schutze, als zur Zierde, zu versehen.

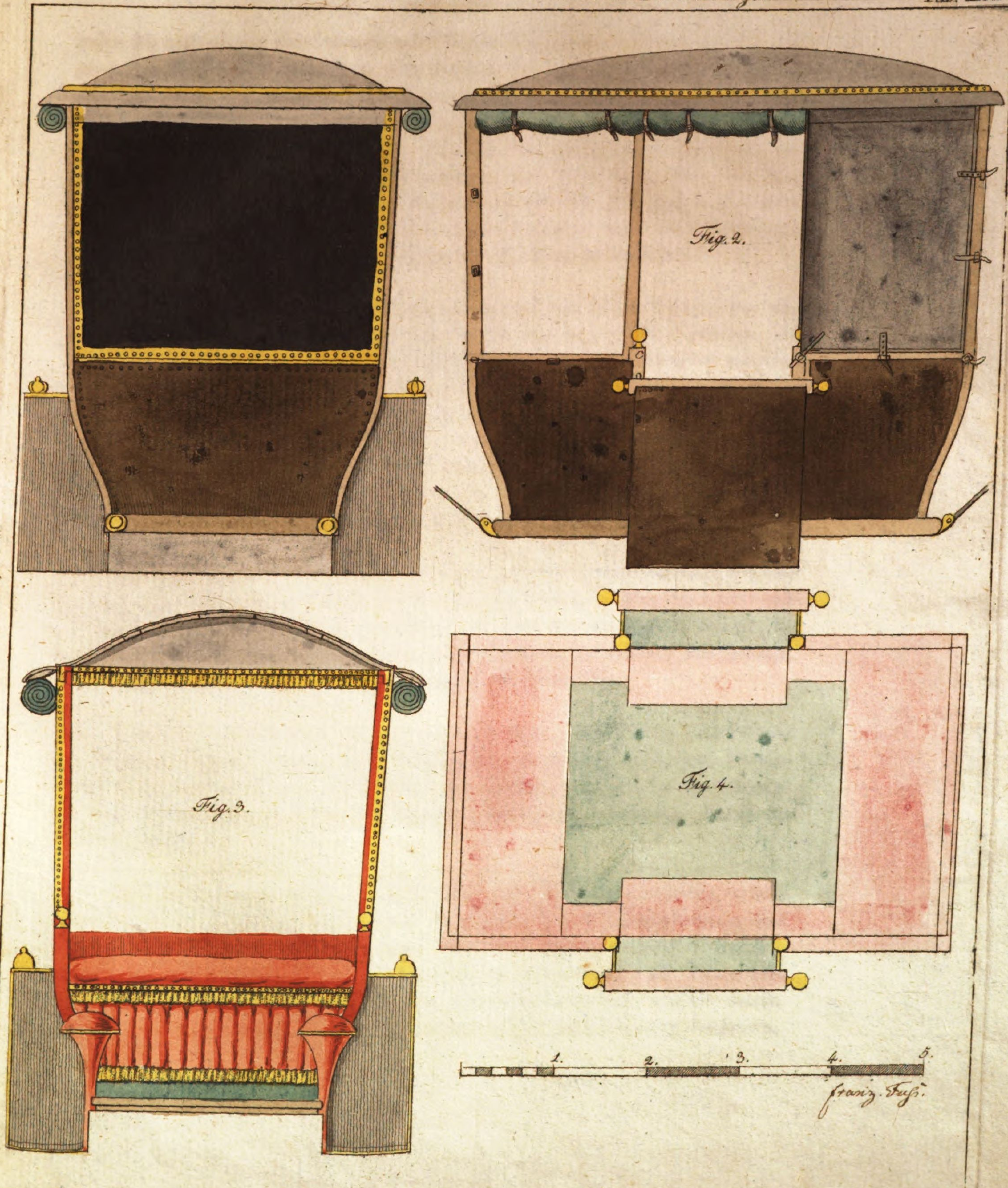
Tab. LX. sind die verschiedenen Theile eines verbesserten Kutschenkastens, wie solche in der königl. Bibliothek in Kupfer gestochen zu sehen sind. Fig. 1 der Kasten hinten; fig. 2 der Kasten von der Seite; fig. 3 der Kasten vorne; fig. 4 der Bodenplan.

Vergleiche auch Tab. XLVII. fig. 1. 2. 3. Man sieht hier drey Cochen oder Kutschen, wovon jede von der andern ganz verschieden ist.

Eine der vorzüglichsten Veranlassungen der schnellen Verbreitung der Wagen in *Frankreich* war die Vergröfserung von *Paris* und der blühende Anbau der Ländereyen in seiner Nähe. Diese Stadt hatte sich nach und nach mit einer Menge kleiner Gütchen umgeben, und es gab wenig wohlhabende Bürger, die nicht ein oder mehrere solcher Gütchen besessen hätten.

Alle Sonn- und Feyertage begaben sich nun diese mit ihren Freunden und Verwandten auf das Land, um sich von ihren Geschäften zu erholen, und

Kutschen Kasten der ersten Coches in Paris, aus der Bibliotheke des Königs. Tab. LX.



J. C. Ginzrot del. Adrian Schleich sculp.

jeden Morgen waren die Strassen mit Wagen und Karren bedeckt, die den Bürgern ihre Bedürfnifse zuführten, oder Sachen aus der Stadt hinaus auf das Gut abholten. Dadurch entstand jeden Morgen ein ungeheures Getöse, welches die vornehmen Schläfer aus ihrer süfsen Morgenruhe weckte. Daher fand das Parlement von *Paris* im Jahre 1502 für gut, um dem störendem Gerassel der Karren und Schuttwagen ein Ende zu machen, zu verordnen, dafs bey Strafe der Confiscation, der Einthürmung und anderer Strafen, die man noch für nöthig finden würde, allen Bauern und Karrnern verboten sey, sich des Morgens frühe in *Paris* eines mit Eisen beschlagenen Wagens zu bedienen.

Indefs verbreitete sich der Gebrauch der Wagen dieser Hindernifse ohngeachtet immer mehr, und hatte im Jahre 1563 eine solche Höhe erreicht, dafs selbst das Parlement, darüber beunruhigt, König *Carl IX.* dringend ersuchte, als es eben die Briefe wegen der neuen Kleiderordnung eintrug, die Kutschen, Coches und Chars in *Paris* durchgängig zu verbieten. Aber es ging dieses auch wieder fruchtlos vorüber, nur die Kleiderordnung ward genau befolgt, und die Personen, die sich gegen diese Vorschrift der Kleider und das Tragen der Ringe verfehlten, mufsten es mit Thurm und Geldstrafe büssen, ohne dafs es Mittel gab, es auf eine gelindere Art wieder gut zu machen.

War es der Reitz des Neuen, oder die gröfsere Bequemlichkeit, die den Gebrauch der Wagen so beliebt machte — der Luxus in den Kutschen und Fahrwerken nahm vorzüglich in *Frankreich* in einer Art zu, dafs es schien, die vornehmsten Herrschaften und die reichen Partikuliers wetteiferten miteinander, sich in ihren Pferden, Geschirren und Wagen zu übertreffen.

Was man damals nicht durch die erforderlichen Künstler an den Wagen hervorbringen konnte, wurde durch überhäufte Vergoldung, silbernes Massivbeschläge, reiche Gold- und Silberstoffe und Stickereyen, welche die Fürstinnen und Prinzessinnen meistens mit eigenen Händen dazu lieferten, daran zu ersetzen gesucht.

Man findet einige alte Inventarien von den Hof-Wagenburgen, worin die vielen Gegenstände, die sich damals in den fürstlichen Wagenhäusern und Sattelkammern vorfanden, nur kurz, aber doch hinlänglich, bezeichnet werden, um uns einen sichern Begriff des Reichthums zu machen, den die Herrschaften, besonders im vierzehnten, fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderte schon an ihre Wagenburgen und früher noch an ihre Sattel- und Reitzeug-Kammern,

vorzüglich in der Zeit der prachtvollen Reit- Kampf- und Turnier-Decken, zu verwenden pflegten.

Das gemeine Volk indeſs sah diese neue Pracht mit Widerwillen, und man konnte versichert seyn, von Gassenbuben und Gesindel auf seinem ganzen Wege begleitet und ausgepfiffen zu werden, wenn man sich eines feinen Wagens oder Luxusgefährtes bediente, um in der Stadt herum zu fahren.

Nur für die alten adelichen Familien hatte das Volk Nachsicht, weil ihm die Livreyen dieser Häuser bekannt waren; den Bürgerlichen, und hauptsächlich den Frauenzimmern lieſs es nur den Gebrauch der Cochen in *Frankreich*, und der Kobel- oder Frauenwagen in *Deutschland* zu. Sobald man sich also erlaubte, einen feinern Wagen zu gebrauchen, so setzte man sich öfters den gröbsten Beleidigungen aus, wie schon früher von der Madame *Taverau* in *Paris* erzählt worden, (Sieh pag. 115) und als Gegenstück will ich nur die Stelle beyfügen, wo der *Presbyter Andreas* nach der Anzeige der *Regensburger* Chronik, Seite 456, erzählt, daſs im Jahre 1425 *Dietrich* des *Sattelbogers* zu *Schönberg* Hausfrau, als sie in ihrem Gokelwagen bey dem Dorfe *Bach* vorbeygefahren, von der Dorfgemeinde ungeheuer überlaufen und miſshandelt worden, wo es zu Klage und Deutungen kam, worüber von den Schiedsrichtern beschlossen wurde, daſs die Dorfgemeinde *Bach* selbst zwölf mit dem Pfleger von *Stauf* nach *Schönberg* zu gehen, dem *Sattelboger* wegen des Vorfalls um Verzeihung zu bitten, und überdieſs 8 Pfund Wachs in die Pfarrkirche nach *Wanzenbach* zu opfern, und 40 Fuder Bruchsteine zum Werke dieses Gotteshauses zu führen habe.

Von *Frankreich* aus verbreiteten sich die Kutschen und neuern Fahrwerke in die Nachbarländer und fingen an, vorzüglich in Norddeutschland überhand zu nehmen. Früher waren sie stets in gröſster Aufnahme in den *Hannöver'schen* Landen, wie auch in *Braunschweig*, *Lüneburg* und *Brandenburg*, woselbst jedoch der Staat viele Einschränkungen erleiden muſste. Der Hof wurde nachher unter *Friedrich Wilhelm* verabschiedet, und die groſsen Jahrgehalte um ein Beträchtliches vermindert; viele Personen, die früher Kutschen und Pferde hielten, gingen nun zu Fuſse, weſswegen das Sprichwort entstand: *Der König hat die Lahmen wieder gehend gemacht.*

In der Geschichte der Verbreitung der Wagen dürfen einige Verordnungen nicht übergangen werden, die entweder zum Zwecke hatten, den Gebrauch der Wagen ganz zu verbieten, oder denselben zu vermindern oder zu ordnen. Vor allen ist eine Verordnung des Herzogs von *Braunschweig*, *Julius*,

vom Jahre 1588 zu merkwürdig, als daſs wir sie nicht unsern Lesern mittheilen sollten.

Auszug aus Herzogen Julii offen Aus-Schreiben

an alle Leen-Leute und Ritterschaft, daſs ſy nicht meer auf Gutſchen, sondern mit ihrem Reiſigen Zeuge gen Hof kommen, und iren Roſs Dynst verrichten ſollen.

Von Gottes-Gnaden, Wyr *Julius*, Herzog zu *Brunſwyg* und *Lünäburg* etc. Entbiethen allen und jeden Unſerer fürſtentümme, Herrn, Stadthaltern, Marſchälen, Kriegs-Obriſten, Groſs-Vögten, Rittmeiſtern, Ober-und Haupt-Leuten, und in Gemein denen von der Ritterſchaft, Unſern Leen-Leuten, wy auch Ober-und Amtleuten, auch Hof-Dienern und andern, welche Uns, vermöge irer von Uns tragenden Leen-und ſonſten mit Ayd und Pflichten, Roſs und andern Dynſten verwandt, auch um Unſernt willen billig tuun und laſſen ſollen, Unſern gnädigen und geneigten Willen, Gnade und Gunſt zuvor, und fügen euch hiemit ſammt und ſonders zu wiſſen:

Als wyr aus denn alten Hiſtorien und verlaufenen Jaar Ritter- Err- und rümlichen Geſchichten Uns zu erinnern, auch ſelbſt in Erfahrung haben, wie hiebevor dy lieben, beſtändigen, kecken, freudigen deutſchen wegen ihrer Manlichen Tugend, Redlich-Tapfer-Eerbar und Standhaftigkeit, bey allen Nationen dermaſſen berühmt geweſen, daſs dieſelbe nicht allein in Kriegs-läuften herfürgezogen, ſondern auch mit irer Zutaat in dem Heil. Röm. Reich deutſcher Nation dem gelybten Vaterland, tapfere und ſeer küne Taaten verrichten, und inſonderheit dieſes Landes Leute, irer Rüſtung und Mannheit halber, nicht allein bey Lebzeiten Weiland der Hochgebornen Fürſten, Herrn *Erichen* des Aeltern, und Herrn *Heinrichs* des Jüngern, beyderſeits Herzogen zu *Brunſwyg* und *Lünäburg* etc. Unſer freundlichen lieben Vettern und Herrn Vaters, Hochlöbliches Chriſtenalter Gedächtniſs, beide inn-und auſſerhalb Reichs, ſondern auch unter andern inn- und ausländiſchen Potentaten den Ruum erlanget, daſs andere frömde Nationen dieſelbe gerne bey ſich gehabt, ire Rüſtung gelobet, und ſich derſelben conjungirt, unnöthig ſolches nach der Länge auszufüren. Und aber Wyr deme zuwider ein Zeitherr mit Schmerzen und höchſten Verdruſs befunden, daſs ſolche rümliche, tapfere und Mänliche nützliche Rüſtung und Reiterey, nach Abſterben Hochermelter Fürſten, Unſers lyben Vetters und und Herrn Vaters, Hochlöblicher Gedächtniſs im obgemelten Unſern Fürſtentumen, Graf- und Herrschaften nicht allein merklich abgenommen, Sondern auch faſt gefallen, (wy zweifelson auch andere Cuur- und Fürſten bey der Ritterſchaft

dergleichen erfahren), und ſolches fürnemlich daherr verurſachet, daſs ſich faſt alle Unſere Leen-Leute, Diener und Verwandten, ohne Unterschied, Jung und Alt, auf Faullenzen und Gutſchen faaren zu begäben unterſtanden, alſo daſs irer wenig mit guten wolſtaffirten Reiſigen, Pferden, und wohl erfarnen, verſuchten, wegkündigen Knechten und Jungen verſähen: So haben wir nicht unterlaſſen, voor dieſem und faſt alle Jaar in den erlauffenen und zum Theil noch wärenden gefärlichen ſorgſammen Zeiten, euch bey eurer Verwandnüs mit gnädigem Ernſt zu avisiren und zu verwarnen, in guter Rüſtung und Bereitſchaft zu ſitzen, damit yr Uns wy Reiſigen und Rittermäſſigen Leuten wol anſtehet, auf alle zu tragende Gefaar (welches der getreue Gott gnädiglich verhüten und abwenden wolle) hülflich beyſpringen, und Wyr deſto gefaſster ſeyn könnten. Wy aber ein ſolches von etlichen in acht genommen, daſs bezeugt die Erfarung, fürnemlich aber iſt Maniglichen bekannt, was für groſser Mangel hin und wider, nicht allein wegen Pferde, Harniſch, Büxen und dergleichen Rüſtung, ein zeithero fürgehalten, ſondern auch wy gar keine erfarne Land-kündige Knechte- oder Hofleut zu befinden, daſs man auch dahero Guzſchi-Knechte, Pflugbengel, Hirten, Bernhäuter und ander untauglich Geſinde auffetzen muſs, deren die wenigsten vorhin bey dem Ernst gewäsen, and in ſolchen Fällen redliche Taaten geübt, auch ſolch Geſinde iſt, daſs ſich weder in dy Rüſtung noch Ordnung zu ſchikken, ſondern wol auf Mauſen, Ausreiſſen und dergleichen unrümliche Händel am beſsten verſtehen ſollten, da gerets leider über den faullenzenden Guzſchifaren, wy Wyr anderſt nicht erachten können, dahin, daſs man nunmeer wenig verſuchte Reiſige Leute, damit etwas rummwürdiges auszurichten, findet.

Wann nun Wyr demſelben, in Betrachtung unſer Verwandnis, damit Wyr Kaiſ. Maj., dem Heil. Röm. Reich und dem gelybten Vaterlande zugethaan, unſers teyls länger nicht zu sähen kämen, ſondern die alte Brunſwygiſche und uns von unſern löblichen Voorfarn angeſtammte und aufgeerbte Reuterey widerum, ſo vyl an Uns herfür zu bringen gemeinet, damit Wyr auf allen Fall, da von Kaiſ. Maj. Wy die deutsche Freiheit gegen frömde Nationen aufgemannet, mit unſern Gezeug und Rüſtung deſto beſſer gefaſst ſeyn und beſtehen mögen. Als wollen und befälen Wyr hiemit euch allen und jeden wol und obgemelten unſern Leenleuten, Dinern und Verwanten, was Würden oder Standes dy ſeyn, in Gnaden ernſtlich, daſs yr und ein jeder unſer Angehörigen, mit ſo vyl Reiſigen Pferden, als er vermöge ſeiner Leen und Verwandnüs Uns zu dienen ſchuldig und pflichtig, jederzeit in guter Bereitschaft ſizze, wol verſuchte, geübte, erfaarne, Wegkündige Knechte bey ſich habe, desgleichen so viel möglich mit blanker Stalener Rüſtung und geſtälten Satteln, daran zwey Fewr-Rohr mit Eiſen-Bechen-Laden etc. damit I. L. L. ſich bey Kayser und Königen, auch

für sich selbst, wy Männiglichen Kundbar, gefaſst und bereit haben finden laſſen, bey Uns auf erfodern ſich einstellen kann. Da auch etliche unter gemelten unſern Leenleuten und Verwanten vorhanden, dy über dö Anzaal, damit ſy Uns zu dinen ſchuldig, andere geübte und erfaarne Schützen, Reuter und gute Geſellen mit ſich bringen würden, ſollen dieſelben vermöge unſers hivorigen Ausſchreibens mit gebührlichem monatlichen Sold von Uns unterhalten werden. Wyr wollen auch obgemelte unsere Leenleut, Diener und Verwande, innmaſſen wie abstehet, hiemit genugſam erwarret haben, wenn Wyr ſy ſämtlich oder zum Teyl, zu unſerm Roſsdynſt in unruhigen Zeiten oder ſonſten nach Gelägenheit beſcheiden, oder ſy ire Leen empfahen, oder sonſt an unſeren Hof zu ſchaffen haben werden, daſs ſy alsdann nicht mit Gutſchen ſondern auf iren Reiſigen Pferden erſcheinen, und ankommen, dann darauf gut Achtung zu gäben, und die Gutſchpferde, oder wer ſonſt obgesetzter Maſſen nicht ſtaffyrt unſer Veſt- und Hofordnung gemäs, nicht paſſiren, ſondern darüber unſer Erkantnüs gewärtig ſeyn, Wy ingleichen dyjenige, ſo von vyl obgemelten Perſonen bey unſeren fürſtlichen Hoflager alhyr oder wo Wyr ſonſten jedesmal anzutreffen ſeyn werden, oder für unſere Raat-ſtuben zu ſchaffen und mit Gutſchen ankommen, anders nicht denn zu Fuuſs unſer ezygen Feſt- und Hof-Ordnung nach, aufgelaſſen werden. Jedoch ſollen unſer eigen, unſer freundlichen lieben Gemalinn und Sönne, Doctoren und gelerte Räte, Theologen und Kanzleyverwanten, und andere vermögende alte Adelsperſonen, und ſchwache kranke Leute, Bürger und dergleichen himit noch nicht gemeint, ſondern denſelben, wie es eines jeden Gelägenheit erfordert, über weg zu ziehen, und ihre Nortdurft zu verrichten, nach wy vor frey- und bevorſtehen. — Wy Wyr auch, was dem gemeinen Vaterland zu beſſeren Aufname, guten Gedey, und erſprislicher Wolfaart gereichen mag, getreulich zu befördern, und dieſsfalls eines jeden Gehorſam in Gnaden erkennen; willig und geneigt. Datum Julius Friedenſtede etc. den zwanzigſten Novembris anno domini tauſend fünfhundert achtzig und acht.

Später versuchten noch viele regierende Fürsten, dem Adel in einem Aufgebote das Kutschenfahren abzurathen, wie der Markgraf zu *Brandenburg*, *Joachim Friedrich*, 1607, und Herzog *Philipp II.* 1608. Aber alle diese Warnungen haben nichts geholfen, und die Kutschen haben sich von nun an durch ganz *Deutschland*, wie in ganz *Frankreich* verbreitet, bis wir sie unter *Ludwig XIV.* bald allgemein eingeführt finden.

Was vor und unter *Franz I.* von *Frankreich* gegen die Vermehrung der Wagen und gegen den Luxus im Gebrauche derselben geschehen, ist be-

kannt, und von uns gelegentlich angedeutet worden. Am Hofe bestand deſswegen eine festgesetzte Norm — Etiquette.

Briefe der *Catharina* von *Medicis* beweisen, daſs *Franz I.* nichts an den damals bestandenen Hofgebräuchen änderte, jedoch hat es den Anschein, daſs *Heinrich II.* und *Carl IX.* zu Gunsten einiger ihres Hofes, nachgaben. Um aber zu verhüten, daſs diese Begünstigung nicht weiter um sich greifen konnte, machte Letzterer im Jahre 1572, ohne gerade ganz genau die Vorstellung der *Catharina* von *Medicis* zu berücksichtigen, welche ihm die Hof-Polizeyverordnung von König *Franz I.* vorlegte, eine Verordnung, und befahl, wie seine Vorfahren, dem Hauptmann an dem Thore des Palastes: „Niemand in „den Hof des *Louvre*, weder zu Pferd, noch sonst, einzulassen, als seine Mut„ter, seine Frau, seinen Bruder und seine Schwestern; alle übrigen Prinzen „und Fürsten, sie mögen seyn, wer sie nur wollen, sollen am Thore, ausser „dem Schlagbaume, absteigen, ausgenommen, den König von *Navarra* und „die Herzoge von *Lotharingen* und *Savoyen*, welches Vorrecht diesen Kö„nig *Franz I.* abgeschlagen hatte.“

Heinrich III. bestättigte in den Jahren 1578 und 1585 nicht nur die Verordnung des Königs *Carl IX.*, welcher zufolge den Prinzessinnen von *Navarra* und *Lothringen* erlaubt war, in den *Louvre* zu fahren, sondern der Kanzler und die Prinzen und Fürsten, denen der König eine besondere Ehre bezeugen wollte, erhielten unter dem Vorwande ihrer kränklichen Umstände, dasselbe Privilegium, jedoch hielt sich der König bevor, sie dem Hauptmanne an dem Thore des Palastes anzuzeigen.

Er befahl auch, daſs jedesmal, wenn er ausfährt und wieder in einer Coche oder sonsten zurückkehrt, die Officiere von der Krone und sein Stallmeister mit ihren Gefährten in den Hof des *Louvre* eingelassen werden, damit sie ihn auf der Straſse und an sein Gemach begleiten.

Später wurde allen Prinzen und Prinzessinnen, den Kronofficieren bis unter das Thor, den Gesandten aber bis an den Eingang des Hofes die Anfahrt erlaubt.

Heinrich IV. änderte nichts an diesem Befehle, und wenn er ihn auch wegen dem Herzoge von *Epernon* gebrochen hat, so blieb dieses doch ohne weitere Folgen. Die anderen Herzoge und Pairs mochten sich bemühen, wie

sie nur wollten, um das nämliche Vorrecht zu erhalten, keiner erhielt solches während seiner Regierung.

Im Jahre 1611 genossen schon, ausser den Kardinälen und Gesandten, mehr als fünfzig Personen diese Ehre, und um den Herzogen von *Bouillons*, *Epernon* und *Sully* eine besondere Begünstigung zu bezeugen, so wurde ihnen, ihres hohen Alters wegen, die Erlaubnifs ertheilt, selbst des Nachts mit Kutschen in den Hof des *Louvre* zu fahren.

Diese Ehre verbreitete sich nach und nach immer mehr, und wurde einer Menge Leuten von geringerem Verdienste zu Theil. Dieses erregte den Neid und die Mifsgunst von Allen, die sich nicht einer gleichen Vergünstigung erfreuten; auch der Spott fehlte nicht. Als *Guillaume*, einer der Hofnarren *Heinrich IV.*, starb, liefs ein Witzling diesen seinem ehemaligen Herrn in der andern Welt begegnen, der dem neuen Ankömmling im Schattenreiche mit der Frage entgegenkam, wer doch in aller Welt so viele Kutschen in den *Louvre* habe fahren lassen? —

Uebrigens war die Etiquette in *Paris* in Ansehung der Bespannung der Herrschaftswagen nicht so streng, wie an anderen Höfen, eingeführt, das heifst, die Rangordnung im Fahren und den verschiedenen Livreyen war nicht so strenge, wie an anderen Höfen, und die Grofsen handelten hierin ziemlich willkührlich. — Da früher die Herrschaften, welche sich vor anderen besonders auszeichnen wollten, den Platz auf dem Hintergestelle hinter dem Kasten, das Lakayenbret genannt, mit so vielen Bedienten anfüllten, als sich darauf halten konnten; so kamen andere auf den Gedanken, um sich mehr bemerkbar zu machen, nur einen Lakayen hinten auf den Wagen stehen su lassen, hingegen mehrere Edelknaben auf das Bret hinter dem Kutschersitze aufzustellen. Dabey waren die Wagen an Kasten und Gestelle mit Schnitzwerk und Vergoldung dicht überdeckt, dergleichen man viele in dieser Sammlung noch vom siebenzehnten und achtzehnten Jahrhundert findet; da hingegen seit jener Zeit man wieder anfing, die Kutschen und Chaisen immer einfacher zu machen; das Gold und die vielen Bildhauer-Arbeiten verschwanden ganz, ausser an den reichen Staatscarrossen, wo sie noch immer beybehalten werden. Indessen hat die Metallversilberung oder die englische Erfindung der Silberplattirung jene alten Verzierungen ersetzt, und es hat diese neue Art, die Kutschen und Chaisen mit Geschmack zu verzieren, einen so beträchtlichen Nahrungszweig erzweckt, dafs fast in allen grofsen Städten von *Europa* sich Plattirfabriken ge-

bildet haben, die mit den vornehmsten englischen wetteifern, und vielen tausend Künstlern und Arbeitern Brod und Beschäftigung verschaffen.

Noch mag bey dieser Gelegenheit eine Sitte in Erinnerung gebracht werden, von welcher heut zu Tage keine Spur mehr vorhanden ist. Wenn vor fünfzig und mehr Jahren, besonders an hohen Festtagen, Könige und Fürsten ausfuhren, ließen sie den Edelknaben oder Pagen, die auf den Wagen Platz finden konnten, ein Stück Geld als Denkmünze reichen, weßwegen sich auch Viele herbeydrängten, den Fürsten zu begleiten, an denen die Reihe nicht gewesen wäre, mitzufahren, wenn sie sich nur irgend ein Plätzchen erklettern konnten, so schwer es ihnen auch fiel, sich daran fest zu halten, wobey es denn öfter nicht ohne kleine Balgerey unter diesen jungen Herren ablief.

Zur Vergleichung geben wir hier auch die Etiquette in Bezug auf die Fahrwerke am Hofe zu *Petersburg*. Unter der Regierung der Kaiserin *Katharina* wurde in *Rußland* eine Ordonnanz bekannt gemacht, den Luxus der Fahrwerke betreffend. Laut diesem Gesetze vom 13ten April 1775 durften die Personen der zwey ersten Klassen, unter welchen die Feldmarschälle, die Obergeneräle und die geheimen Räthe begriffen waren, in mit sechs Pferden bespannten Wagen (Carrossen) und zwey Postillionen fahren; die drey folgenden Klassen, zu welchen die Divisions- und Brigade-Generäle, die geheimen Räthe und die Staatsräthe gehörten, mit sechs Pferden ohne Postillione; die sechste, siebente und achte Klasse, worunter die Obersten, die Oberstlieutenants, die Majors, die Departements- und Hofräthe und die Assessoren begriffen waren, mit vierspännigen Carrossen; die Edelleute aber, die keinen Militär- oder Staatsdienst begleiteten, durften nur mit einspännigen Cabriolen oder Schlitten fahren, ihre Fahrwerke durften auch nicht mit Vergoldungen geziert seyn, noch mit anderen Sachen von hohem Werthe; ferner durften sie sich nur von einem Bedienten begleiten lassen. Wenn sie aber das fünfzigste Jahresalter erreicht hatten, so wurde ihnen gestattet, mit zweyspännigen Wagen zu fahren. Die adelichen Damen, Verheuratheten, Witwen oder Fräulein, hatten das nämliche Vorrecht, ohne Unterschied des Alters. Den Kaufleuten oder Bürgern war verboten, mit Gold versehene Schlitten, Cabriolen oder andere Wagen zu halten; dieselben durften nur angestrichen oder gefirnißt seyn.

Hinsichtlich der Livreyen machte die Ordonnanz ungefähr die nämlichen Auszeichnungen nach dem Range der verschiedenen Klassen, die man an den Goldborten auf den Nähten, Säumen, Westen, Krägen, Umschlägen u. s. w.

erkennen könnte. Den Officiersfrauen der verschiedenen Klassen waren die nämlichen Vorrechte, wie ihren Männern, gestattet; den unerwachsenen Kindern, oder ledigen Töchtern diejenigen ihrer Väter u. s. w.

Bey vier-, sechs- und achtspännigen Equipagen regiert der Kutscher meistens nur das hinterste Paar Pferde, die andern Paare haben gewöhnlich jedes einen Vorreiter, der öfters auf dem Pferde zur Rechten, als auf dem zur Linken reitet. Die Läufer laufen nicht voraus, sondern stehen, als Bediente, auf dem Wagen. Dagegen reiten vor vornehmen Herrschaften der beyden ersten Rangklassen zwey wohlgekleidete Livreybediente oder Vorreiter auf guten Pferden nebeneinander in einiger Entfernung, wie es scheint, um Platz zu machen, voraus.

Vor dem Monarchen selbst reiten die Leibhusaren, Leibkosaken und Livrée-Vorreiter paarweise, und weit von einander, welches den Zug länger und prächtiger macht.

Die Equipagen, die dem Monarchen begegnen, halten an einer Seite der Straſse, bis der Zug vorbey ist, still; unter den vorigen Regierungen muſsten diejenigen, die in den Wagen waren, aussteigen.

Capitel X.

Die Sänfte.

Während, wie wir gesehen haben, einige Jahrhunderte hindurch das Reitpferd und die verschiedenen Fahrwerke sich einander den Vorrang streitig zu machen suchten, gab es noch eine Art von Vehiculum, sowohl im gemeinen Leben, bey Reisen, als bey feyerlichen Gelegenheiten und Festen — die Sänfte.

Die Sänfte (Lectica, Litière) war schon den Alten bekannt *), und ihr Gebrauch scheint nie sich verloren zu haben.

In den alten französischen Chroniken findet man, daſs die Sänften vor vielen Jahrhunderten in *Frankreich* üblich waren, und daſs, um ein Beyspiel anzuführen, *Carl III.* von *Frankreich*, mit dem Beynamen der Dicke, sich schon im Jahre 890 derselben bediente, als er sich plötzlich von einer schweren Krankheit in *Tours* überfallen sah. Er lieſs sich von da in seiner Sänfte nach *St. Denys* tragen, wo er starb.

Die Sitte, daſs die Damen sich in reichen Sänften tragen lieſsen, kam aus *Italien* zu uns herüber, und es wurden meistens auf Reisen Mauleselinnen oder dazu abgerichtete Maulthiere gebraucht; wenn sie aber nicht über Land sich begeben wollten, so wurden sie in leichteren Sänften durch besondere Sänftenträger in der Stadt getragen. — Es ist auch bekannt genug, daſs sich die Pracht über *Italien* von *Neapel* aus verbreitet hat. **)

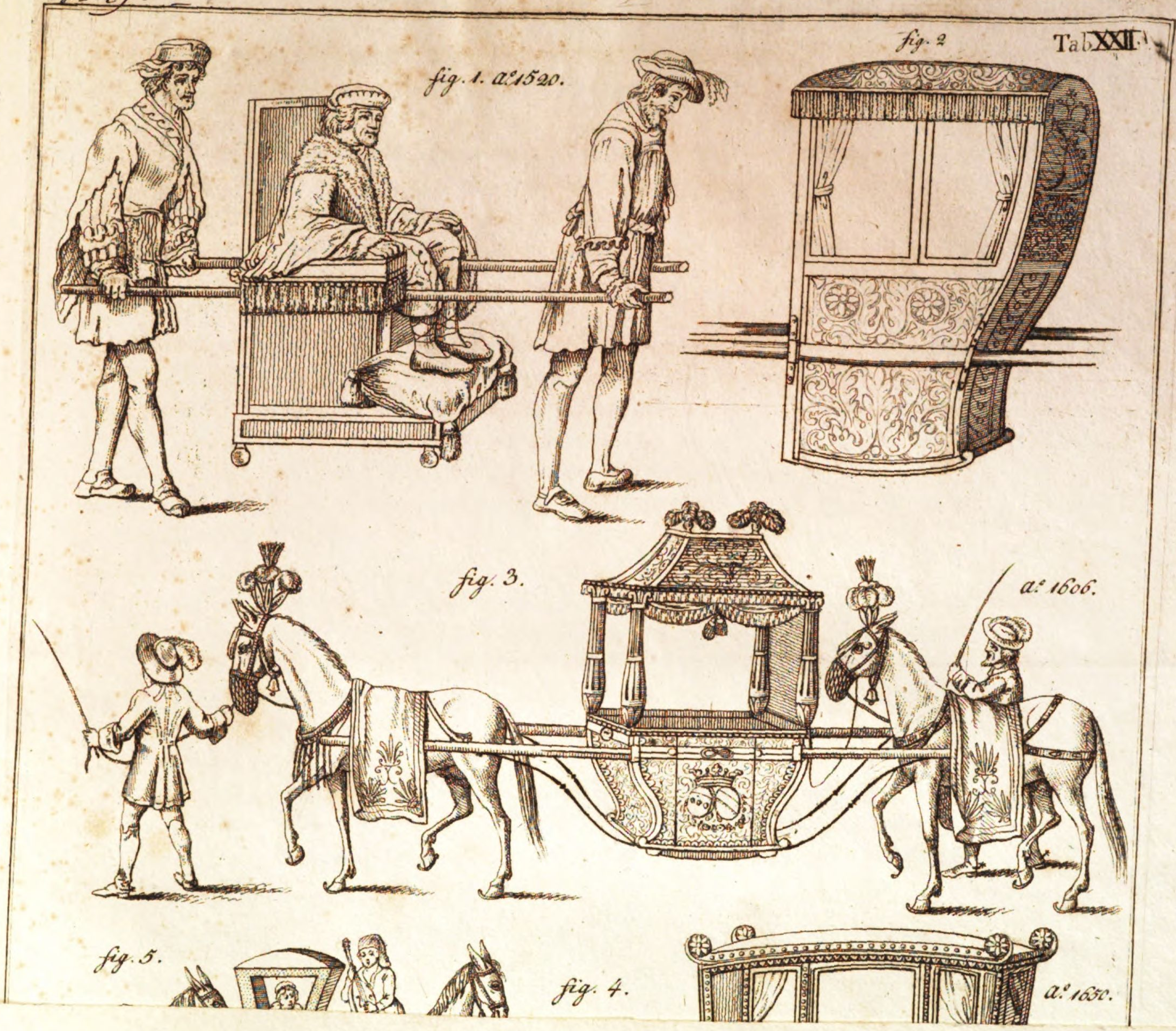
Die Königinnen von *Frankreich* lieſsen sich vor dem dreyzehnten Jahrhunderte meistens in Sänften tragen. Später sah man sie auch zu Pferde al-

*) S. Ginzrot, Wagen der Römer. Bd. II. Cap. XVII.

**) S. Reisen durch Portugal und Spanien; aus dem Englischen übersetzt. Leipzig 1776. 8. Seite 319.

3 B. Cap. X. p. 132

No. 29.



a.

lein, oder, wie wir gehört haben, hinter einem ihrer Kammerherren, zu zwey, auf einem ihrer Klepper oder Maulthiere reiten.

Als der Gebrauch der Fahrwerke und Wagen immer mehr in Aufnahme kam, waren die Sänften noch allein den Prinzessinnen vorbehalten, und Jedermann war schon so daran gewöhnt, daſs, wenn man von Weitem eine Sänfte in den Strassen erblickte, ein Jeder aus Achtung aus dem Wege ging, wie der französische Geschichtschreiber *Sauval* erzählet.

Es wurde zu jener Zeit, und auch schon lange vorher, sehr strenge auf die eingeführten Hofgebräuche gehalten, und es war daher nur den Kindern von *Frankreich* oder den Prinzen von Geblüte erlaubt, zu Pferde, zu Wagen, in Kutschen oder Sänften in das Schloſs *Louvre*, die *Tournelles* oder in andere königl. Gebäude zu kommen, hingegen muſsten die anderen Prinzen und Prinzessinnen an dem Thore, und die groſsen Herrschaften und Andere schon in den Strassen absteigen.

Lange erhielt sich die Sitte, daſs die feyerlichen Einzüge in offenen Sänften gehalten wurden. Dergleichen Sänften waren inwendig mit kostbaren Stoffen ausgefüttert, und die Tafeln von aussen meistens mit Sammet überspannt, der künstlich mit Laubwerk, Wappen und dem Namen des Hauses in Gold und Silber überstickt war.

Wir führen hier einige Beyspiele des Gebrauches der Sänften an; mehrere werden wir in den nächsten Capiteln finden, wo einige der merkwürdigsten Aufzüge bey freudigen und schmerzlichen Veranlassungen werden beschrieben werden.

Als im Jahre 1380 *Isabella* von *Bayern*, die Gemahlin *Carls VI.*, ihren Einzug in *Paris* hielt, erschien sie in einer prachtvollen Sänfte, umgeben von Fürstinnen und Damen des ersten Ranges, ebenfalls in Sänften, die aber minder prächtig waren, als die der *Isabella*.

Die Damen, welche die *Isabella* von *Bayern* in *Paris* begleiteten, waren nach der Erzählung des *Godefroy* in seinem Ceremoniel pag. 152. die Herzogin von *Burgund*, die Gräfin von *Nevers*, die Dame von *Coucy*, *Johanna* von *Evreux*, verwitwete Königin von *Frankreich*, und die Herzogin von *Orleans*; ihre Töchter zogen an ihrer Seite in anderen, nämlich geschlossenen Sänften.

Die Herzogin von *Touraine*, Schwägerin des Königs, folgte auf einem Zelter, der von zwey Reitknechten, einem auf jeder Seite, am Handzügel geführt wurde. Der französische Geschichtschreiber *Froissard* erzählt, daſs bey diesem Einzuge vor dem *Mahlerthore* in der Strasse *St. Denis* ein Gerüste, wie ein Triumphbogen, aufgebaut war. Inwendig war er mit himmelblauem Sammet ausgeschlagen, und reich mit goldenen und silbernen Sternen übersäet, den Himmel in seiner völligen Pracht nachbildend, und eine Menge kleiner Chorkinder, (Engelchen vorstellend) sangen aus dem Gewölke bezaubernd schön, und als die Königin in ihrer aufgedeckten Tragsänfte unter diesem paradisischen Bogen durchzog, lieſsen sich zwey dieser schönen Geschöpfe herunter, in ihren Händen eine goldene Krone haltend, die ganz mit Edelsteinen überdeckt war, und drückten sie sanft auf das Haupt der Königin, während sie folgende Verse sangen, die ins Deutsche übersetzt, ungefähr so lauten:

„Holde Frau, von Lilien umgeben,
„Dieses Paradieses Königin bist du!
„Da du nun von *Frankreich* und von allen Landen aufgenommen,
„Kehren wir zurück, woher wir kommen."

Dergleichen Aufzüge waren einander sehr ähnlich; zuweilen war nur eine Kleinigkeit in dem Zuge geändert oder beygefügt. So ging z. B. bey dem Einzuge der Königin *Claudia* ein Reitknecht vor ihrer Sänfte, ihr Leibpferd, welches man den königlichen Zelter nannte, am Handzügel führend, und einer ihrer Ehrenknaben folgte mit dem Gruppenpferde. Nach ihr kamen die königlichen Prinzessinnen zu Pferde, die Hofdamen und königlichen Jungfrauen in sogenannten goldenen Wagen (Chars), die übrigen Prinzessinnen — die Adelsfrauen und Ehrenjungfrauen, mit einer groſsen Anzahl von Damen des ersten Ranges, stiegen im Hofe auf sehr schöne Zelter, die mit den prächtigsten Reitzeugen und Decken von krausem Goldstoffe geschmückt waren; die übrigen Frauenzimmer wurden in drey groſsen bedeckten sogenannten goldenen Wagen nachgefahren, die mit Gold- und Silberstoff überzogen waren, nach altem Brauche.

Tab. XXII. fig. 3. zeigt eine solche schöne und reiche Maulthier-Sänfte, wie sie zu den Zeiten der Königin *Isabella*, Gemalin des Königs *Carl VI.* im Gebrauche war. Aber die geschmackvollsten Sänften, welche in der Geschichte neuerer Zeiten vorkommen, sind wohl die, so in den Tagen des Königs *Ludwig XIV.* in *Paris*, in *Versailles*, in *Fontainebleau* und andern Sommer-Residenzen des Königs bekannt waren. Die einfachere Art wurde von zwey Trä-

gern getragen, welche von ihrer Herrschaft besonders dazu gehalten, und mit der Livrey des Hauses bekleidet wurden. Die reichere Art von Sänften, welche geräumiger waren, so daſs zwey Personen einander gegenüber sitzen konnten, waren auch auſser ihrem eigenen Gewichte noch durch die Menge Verzierungen von Bronze und Bildhauereyen überladen, und daher nicht durch Menschen, sondern von Pferden, oder besonders dazu abgerichteten Maulthieren getragen. Letztern gab man den Vorzug, weil sie sicherer auf den Füſsen sind und selten straucheln.

Dergleichen Staatssänften dienten nur bey schönem Wetter, waren ringsum offen, und konnten, anstatt der Crystallgläser, mit reichen seidenstoffenen Vorhängen geschlossen werden.

Die Beschreibung der sehr kostbar ausgezierten Sänfte, in welcher der König von *Frankreich*, *Ludwig XIII.*, seine Braut, *Anna Maria*, König *Philipp III.* in *Spanien* Tochter, von *Paris*, in Begleitung aller Damen in kostbaren Sänften einholen, und in das *Louvre* tragen lassen; dann *Ludwig XIV.* Einzug mit *Maria Theresia*, König *Philipp IV.* Tochter, kann ein neugieriger Leser in des Herrn *Johann Christian Lünigs* Sammlung aller europäischen Ceremonien, so wie in *Godefrois* Ceremoniel weitläufig nachlesen.

In *Frankreich* war es zu den Zeiten *Ludwig XIV.* und *XV.* bey den Groſsen noch gebräuchlich, in Sänften von zwey Pferden getragen, zu reisen, wobey es freylich nicht sehr geschwinde ging.

In einer solchen Sänfte reiste der Feldmarschall Graf *Moritz* von *Sachsen*, im Jahre 1733, von *Paris* nach *Dresden*. Die beyden Tragpferde waren um den Kopf verkappt, oder hatten Augendeckel mit groſsen, messingenen oder versilberten Platten mit dem fürstlichen Wappen, und wurden von zwey nebenher reitenden Postillionen zum Laufen angetrieben. Eine solche bedeckte Pferdesänfte ist Tab. XXII. fig. 6. abgebildet. Auf eben diesem Blatte findet man auch eine dergleichen Pferde- oder Maulthiersänfte, welche sich noch von den Zeiten des Churfürsten *Maximilian* in der königlichen Wagenburg zu *München* vorfindet. Sie war ehemals inwendig mit rothem Sammet und karmoisinrothen seidenen Vorhängen ausbeschlagen, und die Leisten vom Bildhauer ringsum ausgeschnitten und vergoldet. Der Himmel und die Seitentafeln waren mit schwarzem Leder bezogen, und an allen Kanten mit vergoldeten Nägeln genagelt.

Bey der Krönung zu *Augsburg* im Jahre 1690 wurde die Kaiserin *Eleonore* auf der Reise bis nach *München* in einer überaus prächtigen und kostbaren Sänfte getragen, überdieſs bediente sie sich immer auf ihren Reisen theils offener, theils bedeckter Tragsessel.

Während der Dauer der Feste wurde die Kaiserin stets in einer Sänfte, unter einem offenen Traghimmel, zur Kirche getragen. Der Kaiser hingegen saſs zu Pferde, aber auch über demselben wurde ein groſser, prächtiger Traghimmel hergetragen. Tab. XXI. fig. 2.

Tab. XXII. fig. 2. ist der Abriſs der Tragsänfte, deren sich Ihre Churfürstl. Durchlaucht, *Marianne* von *Sachsen*, Wittwe von *Max III.* gewöhnlich in *München* bediente. Solche befindet sich seit 1795 auf der königl. Sattelkammer in einem guterhaltenen Zustande, und mag wohl zu jenen der schönsten Gattung gehört haben. Oben hat sie auf jeder Seite doppelte Schiebgläser, und vorne in der Thüre ein schweres venetianisches Glas zum Hinablassen. Man muſs den Himmel vorne in die Höhe halten, wenn man die Thüre zum Einsteigen öffnen will. Diese Himmeldecken, die sich in Scharnierbanden bewegten, hatten sowohl an Sänften, als an Kutschenkasten, den Vorzug, daſs die Damen viel leichter mit ihrem sehr hohen Kopſputze einsteigen konnten, als in den gewöhnlichen, mit niederern Thüren. Der innere Theil dieser Sänfte ist mit dem feinsten karmoisinrothen Sammet ausbeschlagen, und mit goldenen Schnüren, Fransen und Galonen besetzt. Die Vorhänge ringsum im Kasten sind von dichtem, karmoisinrothen, mit goldenen Blumen durchwirckten Seidenstoffe, und alle die Glasrahmen, welche die Gläser einfassen, sind mit gesticktem Sammet überzogen. Die vier auswendigen Seiten des Kastens sind von rothem Sammet, und, so wie die Himmelsdecke, reich mit goldenen Zierathen und Laubwerken überstickt, und es soll dieses wirklich eine Kunstarbeit von Ihrer Durchlaucht, der gnädigsten Frau Churfürstin *Maria*, seyn.

Endlich ist noch zu bemerken, daſs der Himmelskranz rings um die Oeffnung mit dichten goldenen Fransen und Crepinen besetzt ist, und daſs an der Rückwand, oben in der Mitte, über der andern Stickerey, noch die Wappen von *Bayern* und *Sachsen*, mit Krone, Mantel und Ordensketten, gestickt sind.

Fig. 1. auf eben diesem Blatte ist eine offene Sänfte, worin sich die Vornehmen von ihren eigenen Leuten spaziren tragen lieſsen, und deren sich die kränklichen Herrschaften in ihren Gärten bedienten. Man bemerkt hinläng-

lich aus der Zeichnung, dafs diese Art Sänfte, Sedia, Sezia etc. auch reich ausstaffirt werden konnte. Die angeführte ist aus der Sammlung von Holzschnitten von *Albrecht Dürer* entlehnt.

Fig. 5. stellt eine kleine Maulthiersänfte vor, worin blos für eine Person Platz ist. Der Eselknecht sitzt auf dem vordern Thiere, und um sich bey seiner Reisenden zu empfehlen, spielt er ihr ein Liedchen auf seiner Guitare vor, das sie mit ihrem Gesange zu begleiten scheint. Dieses ist die Lieblings-Art in *Spanien*, und auch in *Portugal*, kleine Landreisen zu machen. Es gibt jedoch dort deren auch gröfsere, und meistens sehr schlecht gebaute, darin man sich kaum trocken halten kann, wenn man sich durch einen Bach mufs tragen lassen.

Tab. XXII. fig. 7. ist eine türkische Pferdesänfte vorgestellt, dergleichen noch häufig heut zu Tage in *Constantinopel* zu sehen sind, und welche nur von den vornehmsten türkischen Herrschaften gebraucht werden. Der Kasten ist, wie die Abbildung zeigt, eine sechs Schuh lange Kiste mit einem scharfen Dache, inwendig mit grünem Tuche oder auch Saffian ausgeschlagen, mit einer gut ausgepolsterten Matratze, worauf der Reisende entweder mit geschränkten Füfsen sitzen, oder ganz ausgestreckt liegen kann. Meistens sind solche Liegsänften an beyden Seitenwänden mit einem achtzehn Zoll hohen Gitterfenster versehen, die grün lackirt sind. Man steigt von hinten durch eine Thüre in den Kasten. Die Tragstangen liegen in starken Rückenriemen auf den Saumsätteln der Pferde, die im Uebrigen ganz denjenigen gleichsehen, deren man sich in andern europäischen Ländern bedient; nur liegt auf jedem eine zusammengeschlagene Decke, die man beym Regenwetter über das ganze Pferd ausbreitet. Die Kopfgestelle sind mit zwey grofsen messingenen oder silbernen Scheuledern und einem Zierbüschel von feinen Drahtfäden geziert; ein Reitknecht leitet das vordere Pferd am Handzügel.

Diese Beyspiele werden hinreichen, um zu zeigen, wie beliebt die Sänften lange Zeit, vorzüglich bey dem vornehmen Frauenzimmer, gewesen sind.

Noch vor hundert Jahren waren die Maulthiersänften in *Frankreich*, *Spanien*, besonders in *Italien* sehr im Gebrauche, wie dann auch die Gewohnheit, sich derselben zu bedienen, an allen Höfen *Deutschlands* stark in Aufnahme kam.

Die Indianer und überhaupt alle morgenländischen Fürsten ziehen die Sänfte noch heutigen Tages allen andern Gefährten vor, auch ist der Gabrauch

derselben bey den Türken stark eingeführt. Diese Reisesänften werden entweder von Kameelen, oder von Pferden, vorzüglich aber von Maulthieren getragen, und es ist bey diesen Völkern Sitte, dafs sie dergleichen selbst im Kriege ihren Heeren folgen lassen, um, im Falle sie krank oder verwundet würden, sich derselben zu bedienen. *)

Es scheint ausser Zweifel, dafs nur die merkwürdigen Verbesserungen im Baue der Wagen, welche bald die behagliche Bewegung der Sänften mit weit gröfserer Schnelligkeit verbanden, den Gebrauch dieser Letzteren nach und nach verdrängen konnten. Indessen blieben auch die Sänften nicht in dem Zustande, in welchem wir sie zuerst kennen gelernt haben. Auch an ihnen brachte der menschliche Scharfsinn Verbesserungen zu Stande, die eine Sänfte nach dem neuesten Baue fast so sehr von den alten unterscheiden, wie eine neue Staatsberline von einem Char aus den Zeiten *Ludwig* des Heiligen. — Wir verfolgen diesen Gegenstand bis auf unsere Tage.

Schon im Jahre 1606 hatte ein gewisser *Peter Petit*, Hauptmann der königlichen Garde, König *Ludwig XIII.* gebethen, dafs ihm die Erlaubnifs ertheilt werden möge, die offenen Chaisen zum Tragen, Tragsessel oder Sedia genannt, zur Bequemlichkeit derjenigen, welche sich von einem Theile der Stadt in den andern verfügen wollten, verfertigen zu dürfen, dafs Niemand anders, als er, ohne seine Einwilligung dergleichen halten dürfe, und nur er allein den Nutzen davon zu beziehen habe.

Diese offenen Tragsessel waren schon in der Stadt bekannt, aber noch nicht sehr verbreitet. Die Königin *Margaretha* war die Erste gewesen, die davon Gebrauch gemacht hat, und seit dem folgten Mehrere ihrem Beyspiele. Auch die alte Herzogin von *Lothringen* und *Bar* bediente sich eines solchen Tragsessels, mit schwarzem Sammet überzogen, und von zwey ganz kleinen Eseln getragen. (In einem alten Register der Churbayer. Wagenburg vom Jahre 1600, kommen auch schon viele dergleichen Trag- und Rollsessel vor, wie z. B. *Sezia*, *Sede rolante*).

Die Sache wurde, wie damals üblich, dem gewöhnlichen Rathe, dann dem Staatsrathe, und endlich dem Parlamentsrathe übergeben, und der Bittsteller erhielt diese Begünstigung auf zehn Jahre, jedoch mit der Beschränkung, dafs weder er, noch seine Mitgenossen Jemanden zwingen können, von

*) Siehe Schramm: Von den verschiedenen Arten der Sänften.

diesen Chaisen Gebrauch zu machen, und daſs es einem Jeden frey stehe, für sich selbst eine solche zu halten.

Im Juny 1645 bewilligte der König von *Frankreich*, *Ludwig XIV.*, dem Fräulein *von Biron Salagnac* das Privilegium nach einer Entscheidung des Hofrathes vom 24ten May, eine Fabrike zu eröffnen, um Tragbahren und Sänften verfertigen zu lassen, und andere dergleichen Carrossen, ohne Stränge noch Räder (*sans traits ni roues*), welche durch Männer in der Stadt *Paris* und auswärts getragen werden können. Es scheint aber, daſs der Gewinn dieser Unternehmungen nicht besonders groſs gewesen seyn möge, denn diese Fabriken sind bald wieder eingegangen.

Später hat der Marquis von *Montbrun*, rechtmäſsiger Sohn des Herzogs von *Bellegarde*, eine Erfindung von bedeckten Chaisen aus *England* mitgebracht, die man Sedans (Tragsänften) nennt, und welche durch zwey Menschen getragen werden. Diese fand Jedermann so gut, daſs man sie bis auf den heutigen Tag beybehalten hat. Die Bedingnisse und Privilegien sind wie die von den obigen Tragstühlen.

Einige Jahre nachher wollte eine Gesellschaft von Unternehmern ein kleines Fahrwerk geltend machen, in welches nur eine Person aufgenommen werden konnte, und das von zwey Menschen, nämlich dem einen vorn und dem anderen hinten, gezogen und geschoben wurde. Man gab ihm den Namen Roulettes, auch Brouettes — und überdieſs noch scherzweise Vinaigrettes, weil die Essigkrämer mit dergleichen Kärrlein ihre Essigfäſschen in den Straſsen von *Paris* herumführten. (Tab. XLII. fig. 1.) Sie konnten aber ebenfalls kein besonderes Glück machen.

Gemeiniglich bedienten sich der Roulettes nur die Frauenzimmer, welche den Regen fürchteten, und sich lieber diesen, als anderen dergleichen Fahrwerken anvertrauten. Man findet sie noch heutigen Tages auf den kleinen öffentlichen Plätzen, und sie bezahlen ihr Platzrecht, wie alle übrigen Chaisen und Fiaker. Ihr Bau ist sinnreicher zusammengesetzt, als mancher glauben dürfte. Man würde sich weit häufiger derselben bedienen, wenn sie nicht gar zu leicht gebaut wären, und man nicht das leichte Umwerfen und die Bosheit der Lohnkutscher befürchten müſste, welche sich ein Vergnügen daraus machen, so nahe an ihnen vorbey zu fahren, daſs sie von dem Fahrwege abweichen müſsen. Dieses war die Hauptursache, daſs sie wieder in ihr Nichts zurückgesunken sind. Auch in *Deutschland* versuchte man, dergleichen Wägelchen aufzurichten; aber ihr ganzer Bau

entsprach dem deutschen Geschmacke keineswegs, und der Rath von *Nürnberg* hat sogar im Jahre 1731 bey 25 Gulden Strafe dergleichen Roulettes, oder Chaises roulantes einzuführen verboten. *)

Obgleich es gewöhnlich von diesen Wägelchen heifst, dafs sich nur gemeine Leute und arme Glücksritter, wie auch die freygebigen Schwestern (*filles de bonne volonté*) vorzüglich derselben bedienten, diese, um ihre Schuhe und Strümpfe bey garstigem Wetter nicht zu besudeln, und besonders in der Fastnachtszeit, dem Pariser-Carnaval, hieraus ihre Triumphwagen zu machen, und mit der grofsen Maskerade an dem letzten Fastnachttage oder *Mardi gras* an dem *St. Antonius*-Thor ihr Wesen zu treiben: so gibt es doch noch eine Klasse bescheidener, redlicher alter Leute in *Paris*, den en ihre Vermögensumstände nicht gestatten, sich der Lohnwagen oder gewöhnlichen Fiaker zu bedienen, die sich in solchen Roulettes umherfahren lassen, es sey nun, um ausser der Stadt frische Luft zu schöpfen, oder einen entlegenen Freund in den Vorstädten zu besuchen; genug, dafs der Mann und die Frau, die dieses Wägelchen fortschieben, doch so viel täglich damit verdienen, dafs sie beyde davon leben können.

Die Himmeldecke dieses Fahrwerkes ist mit schwarzer Wachsleinwand, und die Aussenseite ringsum mit grünem Wachstuche überzogen; die inwendige Seite ist gewöhnlich ganz einfach mit grünem oder gelbem Rasch ausgeschlagen, mit einem Kissen auf dem Sitze. Die drey Glasrahmen, eine vorne und zwey auf den Seiten, sind von Holz zum Herunterlassen, und in deren Mitte eine Glasscheibe. Man begibt sich durch die Vorderthüre in den Kasten, durch die zwey Gabelstangen, worin der Führer des Wägelchens geht; die Frau, welche hinten nachschiebt, dient auch zu gleicher Zeit, den Kasten zu halten, dafs er nicht so leicht umfalle. Personen von Stande oder Fremde lassen sich zuweilen aus blosser Neugierde in dergleichen Wägelchen fahren.

Was den Preis betrifft, so zahlt man gewöhnlich von einer Gasse zur andern 5 Sous, und in ein anderes Quartier der Stadt 10 Sous; wenn man aber über die neue Brücke fahren will, so mufs man das Doppelte bezahlen.

Die Construction dieser Brouettes besteht aus einem Kasten, worin eine Person gemächlich sitzen kann; es gibt aber auch solche, worin zwey

*) Siehe Christian Schramm: Von den inländischen und ausländischen Sänften.

Personen bequem nebeneinander Platz haben. Dieser Kasten ist unten mit zwey starken Bodenschwellen besetzt, an deren Untertheil zwey Stahlfedern, jede von fünf Blättern, befestigt sind. Auf jeder Seite ist eine Nuthe, deren Ränder mit zwey eisernen Streifblechen beschlagen sind. In diesen zwey Nuthen oder Rinnen spielen die beyden Enden der Achse auf und nieder; unten ist das Ende der Tragstützen in das Aug oder das umgebogene Ende der Federblätter beweglich eingesetzt, und das obere Ende der Tragstütze umfaſst die Achse, die nichts anders, als eine runde eiserne Stange ist, deren Spindeln nach der Länge der Naben abgedreht, und am Ende mit einem Loche für die Lohne oder den Vorstecker versehen sind. Diese Achse läuft quer unter dem Sitzbrete, und schiebt sich durch die zwey Löcher der Backenstöcklein, welche in den Seitenriemen auf- und abspielen, worauf man die zwey Räder ansteckt, die gewöhnlich mit Messingblech ausgebüchset sind, und versichert sie mit ihren Vorsteckern und Lohnenriemen. Die gewöhnliche Höhe dieser Räder beträgt vier französische Schuhe. Wenn man mit diesen Wägelchen über eine Rinne oder ein Geleise fährt, so geben die Federn, die Tragstützen und die Achsenstöcklein nach, wie aber der Stoſs vorüber ist, nimmt die Feder ihre alte Stellung wieder ein, und alle die oben erwähnten Stücke die ihrige. Dieses Hin- und Herschwingen macht eben die Gelindigkeit des Spieles dieser Wagen aus.

Hinten am Kasten steht auf jeder Seite ein eiserner Zapfen heraus, für die Person, welche nachschiebt. Der Mann geht in zwey Gabelstangen, welche vorne zwey Haltnägel haben. Alles übrige macht die Zeichnung deutlich. Auch in *England* sehen wir einige Zeit dieſs einfache Transportmittel in Anwendung. —

Im Jahre 1635 hatte *Sir Saunders Dunacombe* dem Könige *Carl I.* vorgestellt, daſs in den gröſsten Städten des Festlandes es üblich sey, sich in bedeckten Wägelchen, Sedans genannt, in der Stadt umherfahren zu lassen, um seine Geschäfte zu besorgen, und da zur Zeit noch wenige Kutschen bey ihnen im Gebrauche seyen, so bäte er Se. Majestät um das Privilegium, dergleichen Wägelchen in *England* einführen zu dürfen. Dieser *Dunacombe* war unterstützt durch den Günstling *Buckingham*, und durch den Einfluſs desselben brachte er es dahin, daſs er das verlangte Privilegium für vierzehn Jahre erhielt. Gleich bey Anfang ihrer Erscheinuug schien das Volk diese Wägelchen oder Sedans, in *Frankreich* Roulettes genannnt, sehr ungünstig aufzunehmen. *Buckingham* verlor sehr viel von der Gunst, die er beym Volke früher genoſsen, dadurch, daſs er dieses fremde Fahrwerk nach *England* gebracht hatte. Denn da dieses Wägelchen nicht durch Pferde, sondern durch

Menschen gezogen oder geschoben werden mufste, so nahm es *John Bull* übel, dafs der Lord das Volk als Lastvieh betrachte, indem er es an die Wagen zum Ziehen gebrauche.

Dieses war, im Vorbeygehen bemerkt, der nämliche Herzog von *Buckingham*, der die Zahl der Zugpferde an den Kutschen, die anfänglich nur von zwey Pferden gezogen wurden, auf sechs vermehrte. Ob der Herzog gleich vorgab, diefs geschähe blos, um etwas Neues zu haben, so legte ihm doch das englische Volk dieses als einen ungeheueren Stolz aus.

Aehnliche Anstalten, worin Sänften und Tragsessel zu Jedermanns Gebrauche gehalten wurden, findet man in allen gröfseren Städten von *Europa*, in *Wien*, *Dresden* und vielen anderen Städten *Deutschlands* gibt es noch viele dergleichen öffentliche Sänften uralter Form, mit bedecktem Himmel und von zwey Männern an ein Paar Tragstangen von Birken- oder Eschenholz getragen; sie sind in der Stadt hin und wieder vertheilt, und haben noch zur Zeit ihre besondere Ordnung, aber keine festgesetzte Taxe; man zahlt gewöhnlich für einen Cours in der Stadt 24 Kreuzer. Damit sich jedoch Niemand den übertriebenen Forderungen der Sänftenträger aussetze, so mufs man den Preis vor dem Einsteigen ausmachen. Sie dienen gewöhnlich für Kranke, um sie von einem Hause zum andern zu bringen, oder auch für alte, schwächliche Personen, um frische Luft zu geniefsen. Ausser diesen Sänften, die ihre Standplätze hin und wieder in den Städten angewiesen haben, gibt es noch besondere herrschäftliche Sänften, die von den eigenen Dienern der Herrschaft getragen werden müssen. Aber alle diese sind einander so sehr ähnlich, dafs eine besondere Beschreibung derselben nur eine unnöthige Wiederholung herbeyführen würde. Indefs verdient die Veranlassung ihrer Einführung in einigen Städten besondere Erwähnung.

Zur Zeit der Vertreibung der Hugenotten und der verschiedenen Protestanten aus *Frankreich* fanden diese Unglücklichen, worunter die meisten Fabrikanten waren, Zuflucht und Schutz bey grofsmüthigen Fürsten im Auslande, besonders aber in *Preussen*, wo sie zahlreich aufgenommen wurden. Auch für die ganz arme Klasse dieser Flüchtlinge, die kein Gewerbe erlernt hatten, und zu nichts Anderm zu gebrauchen waren, als zu Taglöhnern, wurde auf eine Weise gesorgt, dafs dadurch den übrigen Einwohnern ihr Erwerb nicht geschmälert wurde. Man errichtete nämlich in *Berlin* eine Sänftenträger-Anstalt, und verwendete dabey die neuen Ankömmlinge, wodurch diese hinlänglichen Lebensunterhalt fanden.

Eine ähnliche Veranlassung hatte:

Die Sänftenträger-Anstalt in München.

Diese ist eigentlich orientalischen Ursprunges; denn als der tapfere Churfürst *Max Emanuel*, als Verbündeter *Oesterreichs*, aus den Feldzügen gegen die Türken ruhmvoll zurückgekehrt war, und unter anderen Siegestrophäen auch ganze Schwärme Kriegsgefangener den Einzug in *Bayerns* Hauptstadt verherrlichten, fing man an, diesen Gefangenen verschiedene Arbeiten anzuweisen. So z. B. mufsten 800 derselben einen Kanal, ausserhalb den Barrièren des *Schwabingerthores* anfangend, bis zu dem Lustschlosse *Schleifsheim* graben, um zu Wasser dahin fahren zu können.

Zwölf der Gröfsten wurden ausgesucht und als Heiducken in reiche ungarische Tracht gekleidet, um die allerhöchsten Herrschaften. nach der weichlichen Sitte der Muselmänner, in Sänften zu tragen, oder in Wägelchen (Triroten, Tab. XLII. fig. 2.) in den fürstlichen Lustgärten zu *Nymphenburg* und *Schleifsheim* zu ziehen. Auch für den Adel hat man zwölf solche Männer zu Sänftenträgern bestimmt, und ihnen einen Rottmeister vorgesetzt, welcher, gegen Einheischung der Gebühren, jene verpflegen mufste. Ein eigenes Lokal ward ihnen am *Marktplatze* angewiesen, wo man sie bey Tag und Nacht treffen, und sich ihrer bedienen konnte.

Die später als Sänftenträger verwendeten Männer bekamen eine eigene Hoflivrey, hellblaue, übereinandergeschlagene, bis an die Knie reichende Oberröcke, mit weifsmetallenen Knöpfen, worauf das bayerische Wappen war. Um die Mitte des Leibes trugen sie rothwollene Schärpen, einen runden Hut, über das Kreuz gehende lederne Tragbänder, und zur Winterszeit trugen sie Steigeisen. Auf den mit der Hausfarbe lackirten Sänften war ebenfalls das bayerische Wappen. Sie wurden vom Hofoberrichteramte förmlich hierauf verpflichtet, empfiengen von da das Regulativ der zu fordernden Gebühren, bezogen aber vom Aerar nicht das Mindeste, sondern schaften sogar Livreyen und Sänften auf ihre Kosten an.

Dagegen nahmen sie, im Falle des Abganges eines von dem, auf sechs Individuen bestimmten, Posten, selbst einen tauglichen unbescholtenen Mann unter sich auf, nachdem ein dreymaliger Probegang mit dem neuen Sänftenträger unternommen worden.

Chaise roulante. (Tab. XLII. fig. 4.)

Indessen ist in *Paris* seit dem Jahre 1823 wieder eine neue Art von Fahrwerk entstanden, welcher man den Namen Chaise roulante, oder Fahr-Sänfte gibt, und worüber der Ankündigungszettel, wörtlich in's Deutsche übersetzt, also lautet:

Die Schwierigkeit, die Kranken und die Genesenden von einem Orte zum andern ohne Erschütterung und Stöfse, es sey sitzend oder liegend, weiter zu schaffen, hat bis jetzigen Augenblick noch nicht beseitigt werden können. Der Herr *Urcola*, jetziger Patentbesitzer der beräderten Sänften, und Cessionär des Herrn *Tranchehause*, hat die Ehre, diese Erfindung dem Publicum anzubieten, welche eine wiederholte und lange Erfahrung als unentbehrlich erwiesen hat.

Die blofse Ansicht dieser Wagen ist schon hinlänglich, um ihre Nutzbarkeit zu erkennen. Der Fleifs, die Reinlichkeit, die Dauerhaftigkeit und der gute Geschmack, mit welchem sie verfertigt sind, lassen dem Kenner nichts mehr zu wünschen übrig. Die zwey Träger, welche beauftragt sind, diesen Wagen umherzuführen, sind gewöhnt, den Kranken in und aus dem Wagen zu helfen, und selbst aus und in ihr Bett zu bringen. Diese Männer haben überdiefs die strengsten Befehle, alle mögliche Sorgfalt, Aufmerksamkeit, Artigkeit und Höflichkeit mit ihrem Dienste zu vereinigen, um das Publicum so viel nur möglich zu befriedigen.

Diese Wagen auf zwey Rädern sind so in Federn aufgehängt, dafs sie nicht die geringste Erschütterung geben können, und enthalten hinlänglich Raum für zwey sitzende Personen, oder nur für eine, welche der Länge nach darin liegen will. Für diese findet sich ein Bett, mit einer Gurtenrahme, sechs Schuh lang, die man auseinander schlagen kann, nebst einer Matratze und einem Kopfpolster, mit gutem Rofshaar gefüllt. Das Geleise dieses Wagens ist so enge (50 französische Zoll), dafs man damit durch alle Hofthore, bis an die Stiege, hinfahren kann, und der Kranke nicht in den Fall geräth, sich zu erkälten. Der Kutschenkasten hängt nur acht Zoll vom Boden, und ist mit seinen Fenstern, Gläsern, Springvorhängen oder Storen etc. versehen.

Der vordere Sitz enthält noch überdiefs einen Kammerstuhl, dessen man sich während des Fahrens bedienen kann, ohne den Wagen halten zu lassen, und an den beyden Seitenwänden sind mehrere Verschläge angebracht, welche dem Kranken erlauben, die nöthigen Speisen und Getränke mitzunehmen, die ihm auf

seiner Spazirfahrt nützlich seyn könnten. Endlich kann ihm dieses Wägelchen als eine tragbare Wohnung Dienste leisten.

Die Bedingungen sind für den Wagen und die zwey Diener die erste Stunde 2 Franken 50 Sous, die andern Stunden 2 Franken. Für den ganzen Tag, von sechs Uhr Morgens, bis sechs Uhr Abends, und die ganze Nacht hindurch das Doppelte. Es ist dem Diener strenge untersagt, das Geringste von den Fahrenden zu begehren.

Diese Chaises roulantes erinnern an die zweyrädrigen Sänften der Chinesen, wovon uns *Trigaud* und *Semeda* in den *Relations de la Chine* erzählen, und die verdienen, hier aufgezeichnet zu werden. In der Residenzstadt des Kaisers, zu *Pecking*, besteht ein eigenes Collegium, welches von der Regierung niedergesetzt ist, auf die öffentlichen Gebäude des Landes, die Schiffe, Brücken, Wagen und Fahrwerke, wie auch auf die Verfertigung der Sänften wohl zu wachen, daſs Alles nach der gesetzmäſsigen Vorschrift besorgt werde. Insonderheit wird ihnen aufgetragen, Keinem im Lande, so vornehm er auch sey, zu gestatten, daſs er die gelbe Farbe an seinen Kutschen oder Sänften gebrauche, weil diese allein des Kaisers Farbe ist, da hingegen die Andern sich der schwarzen Farbe bey ihren Fahr- und Tragwerken bedienen müſsen. Dieſs Collegium, das zugleich auf neue Erfindungen zu achten hat, machte die Anordnung, daſs diejenigen Sänften, die, nach Art der Japaneser, auf zwey Rädern, in der Regel von Pferden, gezogen, und die vornehmlich auf Reisen zu Lande gebraucht werden, noch auſserdem Segel führen müſsen, welche auf den überaus gleichen Hauptwegen, die durch ganz *China* mit platten Steinen gepflastert sind, die Sänften, bey entstehendem leidlichen Winde, auch ohne Pferde dahin treiben, wohin man sie leitet. In der richtigen Lenkung dieser Segelsänften sind die Chinesen so geübt, daſs man es nicht genug bewundern kann. Nach *Neuhofs* Bericht haben es die Holländer in ihren orientalischen Besitzungen den Chinesen nachthun wollen, allein zu selber Zeit es nicht dahin bringen können. Sonst sollen die Chinesen gewohnt seyn, ihre Sänften mit einer gewissen Art Judenleim, Chi genannt, der aus den Rinden eines Baumes gepreſst wird, und so zähe wie Pech ist, zu bestreichen, wovon sie wie ein Spiegel glänzen, und dadurch die Augen nicht wenig belustigen.

Die Sänften aber selbst, deren sie sich bey Hochzeiten und andern Begebenheiten häufig bedienen, sind von spanischem Stroh geflochten, und haben keine Fenster. Der obere Theil ist gemeiniglich vorne offen, auſser bey den Sänften des Frauenzimmers, welches auſser dem Hause Niemand sieht, noch

von Jemand gesehen werden darf. Von der einen Stange bis zur andern geht ein Querholz, (wie die hölzernen Joche, woran die Mägde in *England* das Wasser tragen) welches die Sänftenträger über die Schultern legen, und also, ohne Zuthun der Hände, sicher forttragen. Sie laufen mit einer Miethsänfte wohl bey fünf Meilen dasiger Länge in einer Stunde, und ruhen, wie gesagt wird, in zehn Meilen nur einmal aus. Bey Leichenprozessionen pflegt meistentheils das Frauenzimmer in verschlossenen Sänften, mit weißer Seide und Leinwand angethan, der Leiche zu folgen, und ob man gleich dieselben nicht von aussen sehen kann, so übertäuben sie dennoch das ganze Gefolge mit ihrem Geheule, da oftmals bey solchen Fällen etliche Weiber blos dazu, daß sie ohne Aufhören schreyen und wehklagen müßen, gemiethet werden.

In *Johann Neuhof's* Gesandtschaftsreise nach *Sina* vom Jahre 1666 ist von einem Fahrwerke die Rede, wo es heißt: Es giebt auch hier in dieser Landschaft eine gar bequeme und gemächliche Art, über Land zu reisen, vermittelst eines Wagens oder Karrens, daran sich nicht mehr als ein einziges Rad befindet. Dieser Karren ist nur so groß, daß ein Mensch in der Mitte und zwey auf beyden Seiten sitzen können. Er wird weder von Thieren noch Menschen, wie andere Wagen, gezogen, sondern vom Fuhrmanne mit hölzernen Stangen fortgeschoben, welches dann mit sonderbarer Geschwindigkeit, und ohne Gefahr des Umwerfens zugeht. Und dieses mag es etwa seyn, was Einige auf den Wahn gebracht hat, als sey in *Sina* eine Art Wagen vorhanden, die vom Winde fortgetrieben wird.

Es ist aber gewiß, daß es dergleichen Wagen mit Segeln in *China* gibt, wovon der englische Botschafter, Lord *Makartney*, über ein Jahrhundert nach Herrn *Neuhof*, umständliche Nachricht giebt.

Auch der Geschichtschreiber *Gemelli Carreri* beschreibt die chinesischen Sänften auf folgende Art: Die Tragsänften der Chinesen sind ungemein leicht; sie sind aus Meerröhrchen und Bambus-Stangen verfertigt, ebenso die Tragstangen, worauf der Sessel ruht. Es ist fast unglaublich, mit welcher Schnelligkeit diese Träger den ganzen Tag, immer im Trabe, fortlaufen, und doch nur dreymal des Tages ausruhen. Sie sind im Stande, dreyßig englische Meilen des Tages zu machen. Sie bedienen sich, wie gesagt, keiner ledernen Tragriemen, sondern eines Stück Holzes, wie das Joch der Wasserträger in *Paris* und *London*. Dieses Joch umfaßt den Hals, und ruht auf den beyden Schultern, auf diesen liegen die Enden der Tragstangen. Der ganze Weg nach der Hauptstadt war wie ein ununterbrochener Jahrmarkt, wegen der ungeheueren Menge

von Waaren, die immer ab und zu gingen. Die Menschen sind hier wie wahre Lastthiere, und der Reisebeschreiber versichert, daſs er an diesem Tage über 30,000 dergleichen Träger begegnete. *)

Der Japanische Norimon ist auch eine Art von Sänften, die verdient, erwähnt zu werden. Es ist ein langer Kasten von allen vier Seiten geschlossen, mit einem kleinen Gitter von Bambusrohr zugemacht. Diese werden wegen gröſserer Reinlichkeit mit ihrem gemeinen Firniſse, einer Art flüſsigen Judenpechs, überzogen, wodurch das ganze einen Glanz bekommt, wie der eines Spiegels. Die Gesetze, die hier alles geordnet haben, bestimmen auch die Zahl der Träger , die Art, den Norimon zu halten, bis auf die Länge der Tragstangen, die ihn im Gleichgewichte halten, Alles nach dem Grade des Amtes und des Vermögens der darin verschlossenen Personen.

Man darf annehmen, daſs man in allen indianischen Gegenden sich keines andern Wagens bedienet, als der Palankine, (so werden ihre Tragsänften genannt) sowohl der bedeckten, als der offenen, und diese werden gewöhnlich von vier oder acht Männern getragen.

Die Vornehmen zeichnen sich dann durch eine zahlreiche Begleitung von Sclaven aus, worunter Einer einen Fächer, der Andere einen Sonnenschirm, ein Dritter die Pantoffeln seiner Gebieterin nachträgt, u. s. w.

Es erwähnt *Carl Christian Schramm*, in seiner Abhandlung von den Tragsänften, eine Menge in- und ausländischer Sitz- und Schlafbahren, worunter sich auch Druck- oder Schiebwägelchen finden, die, wiewohl sie berädert sind, doch mit dem Namen Sänften belegt werden, wie z. B., daſs in dem Kaiserthume *Monomotapa*, in der Hauptstadt gleichen Namens, die an dem Fluſse *Rio de Spirito Santo* liegt, sich Alles, was von Distinction ist, auf goldenen oder wenigstens silbernen Wägelchen durch Sclaven fortschieben läſst, welche Wägelchen, weil sie mit Filz um ihre Räder, anstatt der eisernen Radschienen, wegen des sanften Fahrens auf dem Pflaster der Stadt und den Landstrassen, bezogen sind, in ihrer Sprache Birimi, d. i. Sänften, genannt werden. Tab. CXLVIII. fig. 4. ist eine solche Schiebsänfte abgebildet.

In *Monomotapa*, wo man einen gänzlichen Mangel an Pferden, und desto gröſsern Ueberfluſs an Sclaven hat, sind dergleichen Wägelchen allge-

*) Voyez mélanges de Surgy. Tom. I. p. 187.

mein in Gebrauch gekommen. Es sind ein oder mehrere Sclaven zum Ziehen, oder zum Schieben von rückwarts, dazu bestimmt.

Noch gibt es eine Art Vehiculum, das freylich mit allen bisher Beschriebenen *keine* weitere Aehnlichkeit hat, als daſs man mit Hülfe desselben eben auch bequemer und schneller, als zu Fuſse, von einer Stelle zur andern kommt; welches aber der Vollständigkeit wegen angeführt werden muſs:

Die Stelze,

das einfachste aller Tragmittel. Man wird uns gerne die Beschreibung derselben erlassen. In Ländern, wo es viele Moore und wenig Seitenwege gibt, bedienen sich die Einwohner derselben, um von einem Dorfe in das andere zu kommen. Vorzüglich ist dieſs in den *Niederlanden* und an den französischen Seeküsten der Fall, wo die Bauern es in ihrem Gebrauche zu einer bewunderungswürdigen Geschicklichkeit gebracht haben; sie setzen damit über breite Bäche.

Aber auch die Groſsen und Vornehmen haben es nicht verschmäht, sich dieses unscheinbaren Tragmittels zu bedienen. In früherer Zeit waren bekanntlich die Strassen und Höfe nicht so sorgfältig gepflastert, wie jetzt, und es konnte daher nicht fehlen, daſs bey anhaltendem schlechten Wetter zuweilen vor Schlam und Koth kaum durchzukommen war. So war es auch in *Potzdam*. Die Hofleute des Königs konnten sich da nicht anders helfen, als daſs sie sich auf Stelzen in das Schloſs begaben.

In den Umgebungen von *Wien* besteht noch eine eigene Anstalt zu dem gleichen Zwecke. Auf dem *Glacis* und in anderen ungepflasterten Theilen der Vorstädte sind bey Regenwetter hie und da Knaben vertheilt, die den Vorübergehenden für wenige Kreuzer ihre vorräthigen Stelzen anbieten, um über schmutzige Stellen weg zu kommen — eine Art Stelzenfiaker. — Man muſs aber schon ein wenig gewandt in ihrem Gebrauche seyn, sonst läuft man Gefahr, der Länge nach in den Koth zu fallen.

Capitel XI.

Feyerliche Einzüge, Auffahrten und Hoffeste vom Mittelalter bis auf die neuesten Zeiten.

Wir haben bereits in den vorhergehenden Capiteln, wo es der Zusammenhang zu erfodern schien, verschiedener Feyerlichkeiten Erwähnung gethan, worin Pferde, Wagen oder Sänften in ihrer Pracht, nach den Eigenthümlichkeiten des Zeitalters, vorgeführt worden; allein dieser Gegenstand ist zu reichhaltig und zu wichtig für den Zweck dieses Werkes, dafs wir nicht umhin können, demselben ein eigenes Capitel zu widmen.

Ehe noch der Gebrauch der goldenen Wagen, der Kutschen und der Staatscarrossen zu den Empfangszügen von grofsen Herren und Fürsten durchgängig eingeführt war, eilten diesen bey ihrer Ankunft die Bewohner der Städte vor die Thore entgegen, um ihnen ihr Vivat zuzurufen. Die Bürger waren dabey in zwey Reihen in allen Strafsen, wo sie durchkamen, in ihrer Rüstung, hübsch herausstaffirt, aufgestellt. Gewöhnlich empfingen den hohen Ankömmling die Abgeordneten des Magistrats unter einem hohen seidenen, reich gestickten, oder einem prächtig sammtenen carmoisinrothen Himmel, der, mit goldenen oder silbernen Schnüren, Fransen und Quasten verziert, gewöhnlich von vier, sechs oder acht Rathsherren auf hohen Lanzen getragen wurde, unter welchem der gefeyerte Fürst zuweilen in glänzendem Schmucke dnd herrlicher Rüstung zu Pferde erschien, öfters auch schön geschmückt unter einem weniger erhöhtem Himmel, der von Gliedern der Kaufmannschaft getragen wurde, zu Fufse ging, wie wir später zu zeigen Gelegenheit haben werden.

Als die erste Gemahlin des Königs von *Frankreich, Ludwig XII.*, *Anna* von *Bretagne* in *Paris* einzog, ward sie an dem Thore von *St. Denis* unter einem reichen Himmel empfangen, der von Kaufleuten getragen wurde. Sie ging zu

Fuſse durch die Straſsen bis an die Thore von *Unsrer lieben Frau*, und wurde von dem ganzen Adel und sämmtlicher Ritterschaft begleitet, die sich nicht minder geschmackvoll, als prächtig, durch ihren Anzug auszeichneten. Man konnte nichts Prächtigeres sehen, als die Pferde, Wagen und Sänften, die sich dem Zuge anschlossen. Auch war es nichts Ungewöhnliches, daſs die hohen Frauen sich in reichen offenen Sänften bey feyerlichen Zügen unter dem Baldachin nach der Hauptkirche tragen lieſsen.

Bey dergleichen Schaufesten fand man oft Gelegenheit, manche originelle Anordnungen und artige Einfälle zu bewundern. So sah man z. B. bey dem Einzuge *Ludwig XI.* in *Paris* die sogenannte *Ponceau*-Quelle als See umgestaltet, worin die schönsten Mädchen der Stadt, mit entblöſsten Busen, leicht gekleidet und liebliche Schäferliedchen singend, als Syrenen umherschwammen.

Ganz ausgezeichnet vor allen dergleichen feyerlichen Einzügen, war gewiſs jener von *Carl VII.*, König von *Frankreich*, in *Paris*. Dieser, nachdem er sich 19 Jahre lang über den Besitz seines Königreiches mit den Engländern herumgeschlagen hatte, hielt im Jahre 1437 einen feyerlichen Einzug in die Hauptstadt, an der Spitze seiner siegreichen Armee und in Begleitung aller Prinzen von Geblüte und der Groſsen des Reichs. Ein stolzes Pferd trug ihn im glänzenden stählernen Harnische und einer groſsen blausammtenen Decke, die mit Lilien übersäet war. Die ganze Stadt zog ihm entgegen. Den Zug schlossen die sieben Cardinaltugenden und dann die sieben Todsünden zu Pferde, jede in ihrer besonderen Tracht, die Tugenden und die Todsünden deutlich anzeigend, die sie vorstellen sollte. Unter den übrigen Mitreitern auf prächtig geschmückten Pferden bemerkte man auch den Tod, das Feuer, die Hölle, das Paradies u. a. m.

Eine sonderbare moralische Cavalcade! — Der König und der *Dauphin* waren ganz in Waffenrüstung, und trugen weisse, spitzige Kastorhüte, inwendig mit Scharlachsammet gefüttert, mit reichen, ausgewählten Perlenschnüren und einer goldenen Quaste an deren Spitze. Vor dem Könige her ritt *Pothon* von *Xantrailles* auf einem stolzen Pferde, welches mit einer weissen Streitdecke überzogen war. Diese Decke war mit silbernen Platten überlegt, worauf Drachen ausgearbeitet waren, und *Xantrailles* trug den königl. Helm voran, auf welchem eine kostbare Krone prangte. Das Pferd aber ward von einem der ersten Edelleute des Reiches geführt.

Ein jedes Fest dieser Art war mit einem sogenannten Entremets (Zwischenstück oder kleinem Schauspiele, meist religiösen Inhalts), begleitet. Dergleichen fromme Anspielungen durften bey diesen öffentlichen Festen nicht ganz beseitigt werden, wenn sie anders den Beyfall des Volkes erhalten sollten, wie man von *Monstrelet*, *Chanu* und *St. Foix* erwähnt findet. Diese Possenspieler, Gaukler und Pantomimiker stellten ihre Karren und Wagen an solchen Tagen, wie bey Jahrmärkten, in einiger Entfernung einer vom andern hin. Sie gaben meistens biblische Vorstellungen aus dem alten und neuen Testamente, mit Musik und Gesang bekleitet, wie z. B. *Abrahams* Opfer, den Streit des kleinen *Davids* mit dem Riesen *Goliath*, *Bileams* Esel, der über diesen Propheten zu raisonniren anfängt. Man sah wohl auch ein schönes Gebüsch, in Mahlerey vorgestellt, worin man Schäfer bey ihren Heerden erblickte, und den Engel, der ihnen die Geburt des Heilandes verkündigte, worauf alle in ein lautes *Gloria in excelsis Deo* einstimmten.

Die Pracht und der Reichthum, den die hohen Herrschaften bey solchen Festen an denTag legten, war über alle Beschreibung groſs. Ihr Schmuck und ihre Juwelen schienen an Menge und Auswahl der Schatz eines ganzen Reiches zu seyn. So herrschte bey der Krönung *Ludwig XI.* in *Frankreich* die ausgezeichnetste Pracht. Zwölftausend Pferde waren zu seinem Einzuge in *Paris* erforderlich. Sein Anzug und seines Pferdes Zäumung und Gezeug war auf mehr als eine Million Thaler geschätzt, welches für die damaligen Zeiten eine groſse Summe war.

Carl IX., König von *Frankreich*, begab sich einst zu einem Edelmanne in der Nähe von *Carcassonne* zum Mittagsmahle. Gegen das Ende des Mahles sah man eine groſse schwarze Gewitterwolke sich herabsenken, die mit Donner ähnlichem Gerassel zerplatzte, dabey einen Hagel von Zuckerkügelcken ausstreute, und einen kleinen Thau von wohlriechenden Wassern über die Gäste sanft ergoſs.

Die Aufmerksamkeit ging bey diesen Festen so weit, daſs man unter Andern längs dem Wege, wo der Zug der Königin *Anna* von *Bretagne* durchkam, hie und da kleine Abtheilungen von zehn bis zwölf Personen mit schönen Nachttöpfchen vertheilte, um sie Denjenigen anzubieten, die sich in dem Falle befänden, davon Gebrauch zu machen.

Zu bemerken ist, daſs der Beyfallsruf des Volkes in jenem Jahrhunderte nicht, wie heut zu Tage, Vivat hieſs, sondern statt dessen Christkind! (Noel! Noel!) gerufen wurde.

Bey der Ankunft des Kaisers *Maximilian II.* mit seiner Gemahlin und seinen drey Prinzessinnen auf dem Reichstage zu *Augsburg* im Jänner 1566, wurde derselbe von dreyhundert der vornehmsten Bürger empfangen. Unter dem Thore nahmen ihn zwölf Rathsherren unter einen seidenen und zierlich gestickten Himmel, und begleiteten ihn so bis in die Domkirche.

Den 27ten Juny 1583 traf Kaiser *Rudolph II.* auf dem Reichstage zu *Augsburg* ein, und wurde von den anwesenden Churfürsten und Gesandten bewillkommt. Unter dem rothen Thore begab sich der Kaiser unter den von sechs Rathspersonen getragenen, prächtigen, gelbseidenen Himmel, und wurde von diesen, ob ihn gleich die Clerisey bey der *Judengasse* ebenfalls unter ihren Himmel nehmen wollte, bis an die Domkirche begleitet, woselbst ihn der Bischof empfing, und, nach dem er vom Pferde gestiegen, in die Kirche begleitete. —

Die goldenen Wagen in *Deutschland* wurden mit ungemeiner Pracht und Reichthum verfertiget, wovon nur einige Beyspiele hier angeführt werden. Als im Jahre 1626 die Hochzeit des Erzherzogs *Leopold* von *Österreich* mit der Prinzessin *Claudia* von *Florenz* zu *Innspruck* gehalten wurde, führte man ihr einen besonders prächtigen, für sie verfertigten Brautwagen vor, der in- und auswendig mit carmoisinrothem Sammet überzogen, und mit goldener Stickerey, Borten und Fransen verziert war. Das Gestelle und die Räder waren schön blau lackirt und die Bildhauerey und Zierathen übergoldet. Der Wagen war von sechs schönen grauen Schimmeln, mit rothsammtenen, goldgestickten Geschirren gezogen. So waren auch die Kutscher und Vorreiter in gleichen Sammet gekleidet.

Es wollte aber die Großherzogin, welche eine sehr schöne Fürstin und mit vielen Edelsteinen und Juwelen geschmückt war, sich nicht darein setzen, sondern zog vor, den Einzug in ihrer offenen Sänfte zu halten, welche von zwey weissen Maulthieren getragen wurde.

Der Erzbischof von *Salzburg* erschien bey diesem Empfange mit achtzehn Kutschen, an jeder sechs Pferde. Mit den Handpferden zählte man an die 300 Pferde an diesem Tage.

So war auch der Prachtwagen zu seiner Zeit berühmt, womit *Ladislaus IV.*, König von *Pohlen*, im Jahre 1630 seine königliche Braut, *Cecilia Renata*, am Tage seiner Verlobung beschenkte. Sie war Kaiser *Ferdinand III.*

Schwester. Alle Beschläge dieses Wagens, die sonst von Messing, in Feuer vergoldet, sind, waren hier von lauter Gold und Silber massiv verfertigt.

Sehr merkwürdig ist auch die Durchreise des Königs *Christian* von *Dänemark* durch *Berlin*, wo ihn der Churfürst, *Johann Georg*, mit einer vorzüglich prächtigen Aufnahme empfing. Als der König sich der Stadt näherte, zog ihm der Churfürst entgegen, von einer Menge Fürsten, Grafen und Herrschaften, einem Theile der Leibwachen und 300 Pferden begleitet. Der König hielt seinen Einzug in einem Prachtwagen, der mit schwarzem Sammet überzogen, und mit goldenen Fransen und Schnüren besetzt war. Diesen zogen acht weiſse Hengste, deren Decke und Zaumbeschläge ebenfalls von purem Silber waren.

Als der König von *Schweden*, *Carl X.*, mit seiner königl. Braut den feyerlichen Einzug in *Stockholm* hielt, saſs die Königin auf einem prächtigen Triumphwagen, der von allen Groſsen des Reichs umgeben und begleitet wurde. So war auch früher schon der Einzug der Königin *Christina* von *Schweden* im Jahre 1650 in *Stockholm* von ungewöhnlich groſser Pracht. Der Zug geschah, wie in solchen Fällen gebräuchlich ist. Der Adel, die Ritterschaft und die Reichsräthe gingen voran, und zwar die fünf hohen Reichsämter zuerst, nämlich der Reichs-Schatzmeister mit dem Schlüſsel, der Reichs-Kanzler mit dem Reichsapfel, der Admiral mit dem Zepter, der Reichsmarschall mit dem Schwerte und der Reichstruchseſs mit der Krone. Dann folgte die Königin in einem weiſsdamastenen Kleide, in einer schönen, mit rothem Sammet gefütterten, und durchaus mit Gold und Silber verzierten Kutsche sitzend, die von sechs weiſsen Pferden gezogen war. Auch wurde ihr ein weiſser Zelter nachgeführt, der mit einem Quer- oder Weibersattel und reichgestickter Prachtdecke belegt, und mit silbernen Hufeisen beschlagen war.

Nach geschehener Ceremonie begab sich der Zug wieder nach Hofe zurück. Die Königin saſs in ihrem Ornate auf einem prachtvollen Triumphwagen, die Krone auf dem Haupte, Zepter und Reichsapfel in den Händen, und so schloſs sich der glänzende Zug zu Jedermanns Bewunderung und Freude.

Bey ihrer Vermählungsfeyer erschien diese Fürstin auf ihrem prächtig geschmückten Zelter sitzend, (Tab. XXI. fig. 3.) dessen Reitzeug alles bisherige an Reichthum und Geschmack übertraff. Seine Beschirrung war, nach englischer Art, mit einem Seitensattel belegt, den die Königin von der Seite bestieg, so daſs sie beyde Füſse von der linken Seite des Roſses herabhängen

liefs; den linken Fufs hielt sie in einem goldenen Weibersteigbügel gestützt. Ihr Reitkleid war von weifsem Damast, reich mit Gold gestickt, eine Krone auf dem Haupte, die von vielen natürlichen Locken umgeben war. Acht Rathsherren trugen den reichen sammtenen Himmel hoch über der Königin empor, unter welchem sie noch Raum genug fand, ihrem muthigen Zelter freyen Spielraum für seine Courbetten übrig zu lassen. Die vier Hufe des Pferdes waren mit dichtem Silber beschlagen, und da die Beschläge nur mit sehr dünnen Nägeln angeheftet waren, so konnte sich das Volk mit vielem Eifer um diese Beute streiten. Bey dem Rückwege aus der Kirche folgte ein glänzender Staatswagen und andere reiche, ganz offene Kaleschen, auf römische Art, dem Zuge nach, der eben so zahlreich war, als prächtig und glänzend.

Auch der Zug verdient bemerkt zu werden, als im Jahre 1654 den 7. Februar der Protector *Cromwel* mit acht Carrossen sich nach *Tempel Bar* verfügte, wo ihm der Lordmayor und die Aldermans zu Pferde entgegen kamen. Nachdem er dem Lordmayor den überreichten Degen zurückgegeben hatte, setzte er sich zu Pferde, und ritt durch die Strafsen, in welchen die Vornehmsten auf Stühlen safsen, worauf er sich wieder in seine Kutsche begab.

Schon im Jahre 1330 zeichnete sich der Wagen des *Carl* von *Anjou*, worin die Königin ihren Einzug in *Neapel* hielt, durch seine aufserordentliche Pracht besonders aus. Er war schon mit grofsen, geschliffenen Glasfenstern geziert, nämlich drey auf jeder Seite, ein grofses vorne, und ein Anderes in der obern Rückwand, so dafs der Kasten ganz durchsichtig schien, daher man diesem Wagen den Namen: der Chrystallene, gab. Diese Pracht sah man zuerst in *Italien*, während man sich in andern Ländern noch überall der ledernen Aufrollmäntel an den bedeckten Wagen bediente. Dieser Wagen, obwohl ungemein reich ausgeschmückt, safs doch hinten und vorne fest auf den Achsenstöcken, mit eisernen Schraubnägeln angeschraubt, und war, wie alle dergleichen Wagen, die an Kipfen in Riemen hingen, ziemlich hart, obgleich er inwendig im Kasten, so wie auch auswendig, mit himmelblauem Seidensammet ausbeschlagen, und überall mit goldenen Lilien übersäet war, welche Herrlichkeit die Neapolitaner nie vorher gesehen zu haben behaupteten.

Unter den Freudenfesten, die sich vor Andern in *Paris* auszeichneten, verdienen besonders die angemerkt zu werden, welche der Cardinal von *Bourbon* bey der Hochzeit des Herzogs von *Joyeuse* in der Abtey von *St. Germain (des préz)* mit grofsen Kosten auf dem *Seine* Flufse veranstalten liefs. Zur

Bewunderung aller Zuschauer erschien ein grofses und prachtvolles Schiff in vollen Segeln, das zugleich einen Triumphwagen vorstellte, worauf der König, die Prinzen und die Prinzessinnen, so auch das hohe Brautpaar, vom *Louvre* aus nach der *Schreiberwiese (pré des Clercs)* mit aufserordentlichem Gepränge fahren sollten. Dieses Schiff sollte auf dem Wasser durch vier und zwanzig kleinere Boote, welche die Gestalt von Seepferden, Tritonen, Delphinen, Sirenen und andern Seeungeheuern hatten, gezogen und begleitet werden. In dem Bauche dieser Boote waren Musikanten versteckt, und aus ihnen ertönten Trompeten, Posaunen, Schalmeyen, Clarinetten, Geigen und andere Instrumente. Diese künstlich nachgebildeten Thiere spieen unter Donner und Blitz farbige Kunstfeuer aus, welches Schauspiel, wenn es genau ausgeführt worden wäre, sowohl den hohen Herrschaften, als über 50,000 Personen aus dem Pariser Volke, welche auf beyde Ufer der *Seine* zugeströmt waren, einen herrlichen Anblick gewährt haben würde. Allein dieses originele Fest scheiterte an der Ausführung. Die verschiedenen Meerthiere konnten ihren Zug nicht so übereinstimmend durchsetzen, wie man ihn entworfen hatte. Nachdem der König drey Stunden lang in den *Tuillerien* auf die Abfahrt vergebens gewartet hatte, liefs er seinen Wagen (Coche) vorfahren, den er mit der Königin bestieg, und mit dem übrigen Zuge sich zum Hochzeitfeste begab.

Die Coches von jenen Zeiten mögen viel Aehnliches mit jenen gehabt haben, worin die Prinzessin *Renata* von *Lothringen*, die Braut des Herzogs *Wilhelm* von *Bayern*, mit ihrem Gefolge aus *Frankreich* nach *München* gekommen ist, indem in dem kurzen Zeitraume nicht viele Aenderungen in den äufserlichen Formen jener Wagen statt gefunden haben konnten. (Sieh S. 46.)

Dafs die Kutschenkasten, die frey in Riemen oder in Ketten, zwischen den vier Rädern, schwebten, vor ungefähr 300 Jahren noch eine äufserst seltene, oder noch ganz unbekannte Sache waren, beweiset die Geschichte, wo von *Carl VII.*, König von *Frankreich*, erzählt wird, dafs im Jahre 1457 die Gesandten *Ladislaus V.*, Königs von *Ungarn* und *Böhmen*, der Königin von *Frankreich* unter anderen Geschenken auch einen Wagen überreichen liefsen, welcher die völlige Bewunderung des Hofes und des Volkes von *Paris* auf sich zog; denn dieser Wagen war, wie der damalige Geschichtschreiber erzählt, sehr reich, und hing schwebend. „*Ce Chariot étoit branlant et moult riche.*“ Dieses beweiset, dafs man zu jener Zeit noch keine schwebenden Kutschen zu sehen gewohnt war, und die Kästen auf den Achsen fest safsen.

Bey öffentlichen Festen, die bey der Geburt eines Erbprinzen, der Heyrath des Landesfürsten, oder bey einem Friedensschlusse u. s. w. gefeyert wurden, sah man auch zuweilen in den Sälen der Residenzen, die Raum genug hatten, dergleichen Schauspiele aufführen. Man sah diese in verschiedene Aussichten umgewandelt, in die prächtigsten Gärten, oder in Waldungen, worin Felsen, Wasserfälle, tobende Meere oder stille Seen u. s. w. wechselten. So zeigten sich öfters Heere von Kriegern verschiedener Nationen, die Festungen erstürmten, sich gegen einander schlugen, und Einer dem Andern das Feld als Sieger überliefsen.

Bey diesen Festen fehlten auch die Turniere, und später die Carrouselspiele nicht; denn vor einigen Jahrhunderten, wo der Geist der Ritterschaft noch stark unter dem jungen Adel herrschte, sehnten sie sich, dergleichen Feste zu geben, oder ihnen beyzuwohnen, wo sie mit der Lanze auf dem dazu hergerichteten Turnierplatze (*une Lice*) glänzende Proben ihrer Geschicklichkeit und ihres Muthes ablegen konnten. Die Fürsten und Ersten des Reiches erschienen öfters selbst auf der Bahn, und es kam nicht darauf an, seinen Gegner, er sey Freund oder Verwandter, in der schweren Rüstung vom Pferde zu stürzen, wenn Einer dem Andern nur den Stofs rittermäfsig, und mit Zierlichkeit, anbringen konnte.

Unter Andern erschien bey einem Feste in *Nancy* ein grofses Meerschiff mit vollen Segeln, welches majestätisch den Saal durchzog, ohne dafs man bemerken konnte, durch was für ein Kunstwerk dasselbe in Bewegung gesetzt wurde. Auf beyden Seiten umgaben es verschiedene Seethiere, Tritonen, Sirenen und Wassernymphen. Auch bemerkte man zwey Delphine (Tab. VIII. fig. 2.), wovon der Eine die drey jungen Edelleute, *Froncourt*, *Tyllon* und *Marimont*, als römische Krieger, mit Spiefs, Schild und Helm, auf seinem Rücken trug. Auf dem andern Delphine safs *Arion*, sehr zierlich auf der Laute spielend, die er mit seiner schönen Stimme begleitete. Das grofse Schiff war von dem Herrn Grafen von *Brienne*, obersten Kämmerer des Herzogs von *Lotharingen*, bestiegen, und stellte den tapfern *Jason* vor, wie er das Unternehmen der Argonauten durch seinen Heldenmuth unterstützte.

Dergleichen Schiffe sah man oft bey grofsen Festen erscheinen, und sowohl mit dem Zuge durch die Strassen, als in den dazu ausgerüsteten grofsen Hallen stolz einher fahren. So erzählt *Christine de Pisan:* Nach dem Mittagsessen, welches König *Carl V.* von *Frankreich* dem Kaiser *Carl IV.*, im Jahre 1368, in dem grofsen Saale des Gerichtshofes oder des Palais zu *Paris* gab,

saſs der König von *Frankreich* zwischen dem römischen Kaiser und dem römischen Könige. Zu Ende der Tafel fing ein Schauspiel an, und man bemerkte ein groſses Kriegsschiff, mit seinen Masten, Segeln und Tauen, das am Eingange des Saales erschien; seine Flaggen waren mit den Wappen der Stadt *Jerusalem* geziert. Auf dem Verdecke bemerkte man *Gottfried* von *Bouillon*, von mehreren Rittern, in voller Rüstung, umgeben. Dieses Schiff rückte heran bis in die Mitte des Saales, ohne daſs man die Maschine entdecken konnte, die es in Bewegung setzte. Nun erhob sich am Ende des Saales die Stadt *Jerusalem* mit ihren Mauern und Thürmen, die mit Sarazenen, die sie vertheidigten, besetzt war. Das Schiff näherte sich, die christlichen Krieger stiegen ans Land, und berannten die Mauern; die Belagerten vertheidigten sich auf das Aeuſserste, die Sturmleitern wurden angelehnt, und endlich die Stadt unter lautem Jubel eingenommen. Nach diesem Spiele endigte sich die Mahlzeit mit Auftragung des Confects und der köstlichsten Weine.

Bey dem festlichen Zuge, der den 13. Februar 1747, am Tage der Vermählung des *Dauphins* von *Frankreich* mit der Prinzessin *Maria Josepha* von *Sachsen* statt hatte, erschien auch eine, mit Mast, Segel und Tauwerk schön gezierte, Fregatte, die aber nicht, wie die vorige, durch Maschinen getrieben, sondern auf niedere Räder gesetzt, mit sechs Pferden bespannt, und mit einer Menge Musikanten beladen war. Es ist zu bemerken, daſs das Wappen der Stadt *Paris* ein Meerschiff im Schilde führt. Die übrigen Triumphwagen, von denen ein jeder ebenfalls mit sechs Pferden bespannt war, waren die des *Mars*, des *Hymen*, des *Bachus* und der *Ceres*. Das Meerschiff war das Wappen der Stadt *Paris*.

Bey dem jährlichen Umgange, *de groote Homegang* genannt, welchen die Stadt *Antwerpen* seit undenklichen Zeiten feyerte, bemerkte man unter Andern im Zuge den Riesen *Goliath*, den Wallfisch und das Meerschiff, welches aber ebenfalls nicht durch Pferde, sondern durch im Innern verborgene, mechanische Kraft, bewegt wurde. Dergleichen Schiffe noch mehr zu erwähnen, ist überflüſsig. Man findet bey den Geschichtschreibern viele Beyspiele davon umständlich erzählet. Sogar die alten Römer bedienten sich bey Umzügen öfters solcher mechanischer Schiffe, wovon man im I. und II. Bande der Wagen und Fahrwerke alter Völker Mehreres angeführt findet.

Bey dieser Gelegenheit glaube ich an das künstliche Meerschiff erinnern zu müssen, wovon *Heliodor* im *Aethiop* erzählt, daſs es bey den feyerlichen Processionen in *Athen*, unter anderen künstlichen Werken, erschien, und mit vollen Segeln dahin fuhr, als wäre es von dem Winde und von der Menge Ruderknech-

te fortgetrieben, die zum Scheine taktmäfsig die Ruder bewegten. Dieses Schiff wurde aber vermittelst eines im Innern verborgenen Räderwerkes getrieben, und die feinen, schön gestickten Segel spielten im Winde zur Zierde. (S. II. Theil dieses Werkes pag. 123).

Die Pracht der französischen Könige jener Zeit erschien in ihrem vollsten Glanze bey jenen Versammlungen, die man grofse Hoffeste *(Cours plénièrse)* nannte. Diese Versammlungen, wozu der ganze Adel geladen war, fanden zweymal im Jahre statt, zu Ostern und zu Allerheiligen. Während der sieben oder acht Tage ihrer Dauer hielt der König, angethan mit allen Attributen seiner Majestät, offene Tafel, das Haupt mit der Krone bedeckt, die er nicht weglegte, bis er sich zur Ruhe begab. Die geistlichen und weltlichen Pairs waren an seiner Tafel. Der Connetable und die anderen Grofsofficiere empfiengen zu Pferde die Speisen, und setzten sie vor. Bey der Mittagstafel am Krönungsfeste *Carl VI.*, erzählt *Froifsart*, safsen die Herzoge von *Brabant*, *Anjou*, *Berri*, *Bourgund* und *Bourbon*, Onkel und Vetter dieses Fürsten, an der Tafel ziemlich weit von ihm und der Erzbischof von *Rheims* und andere Prälaten zu seiner Rechten. Die Herren von *Conti*, *Clisson*, von *Trimouille*, Grofsadmiral, und Andere, bedienten die Tafel auf hohen Turnierrossen, ganz mit Gold bedeckt und geschmückt. Jede neue Tracht von Speisen wurde unter dem Schalle verschiedener Instrumente herbeygetragen. Als Zwischenact ritten zwanzig Waffenherolde vor, Jeder ein Gefäfs mit Gold- und Silbermünzen in der Hand tragend, welche sie unter das Volk warfen, indem sie mit lauter Stimme riefen: „Die Freygebigkeit des grofsen Monarchen! —

Am Pfingstfeste, im Jahre 1317, schlug *Philipp* der Schöne seine drey Söhne zu Rittern, mit all dem Prunke des alten Ritterthums. Der König und die Königin von *England*, welche eingeladen waren, kamen eigens über das Meer, und fanden sich mit einer grofsen Zahl ihrer Barone bey dieser Feyerlichkeit ein. Sie dauerte acht Tage. Dieses Fest war eines der herrlichsten und angenehmsten durch die Pracht der Kleidungen, den Aufwand und die Abwechselung der Ergötzlichkeiten. Die Fürsten und Herren wechselten ihren Anzug bis dreymal an einem Tage. Die Pariser führten verschiedene Schauspiele, ganz im Geiste jener Zeiten, auf, zuweilen die Glorie der Seligen, zuweilen die Pein der Verdammten, dann wieder verschiedene Arten von Thieren, und dieses letzte Schauspiel wurde die Fuchsprocession genannt. (S. *St. Foix II.* 214 — 217.

XXI.



A. Edler sc.

Bey dergleichen fürstlichen Besuchen fanden sich meistens eine Menge Gaukler, Bänkelsänger und Schauspieler, die mit ihren Karren nnd Wagen immer dergleichen Feyerlichkeiten, wie den Jahrmärkten, nachzogen, und da man zu jener Zeit an nichts Besseres gewohnt war, so fanden diese Leute ihre Gönner und Beschützer überall, wo sie hin kamen. Aber bey der Vermählung des Kaisers *Heinrich III.* mit der Tochter eines Grafen von *Britannien*, erzählt die Elsasser Chronik von *Königshofen*, wurden diese Leute sehr übel aufgenommen; denn es heifst da: „Do beging man die Brunnluft (Vermählung) zu *Maynz*, dahin kommen ufsermafsen viel Spiellüte, Gaukler, Poſſenſpieler und andere fahrende Lüte, do hiefs ſü der Kaiſer all einweg fahren, und gab ihnen weder Gobe noch Spiſe."

Wir könnten hier noch manches Merkwürdige und Seltsame erzählen, wenn wir nicht fürchteten, die Geduld des Lesers zu ermüden. Es haben sich in vielen Städten aus jenen Zeiten Gewohnheiten erhalten, wovon Niemand mehr den Ursprung anzugeben im Stande ist. So wird noch heutigen Tages in der Gegend von *Nantes* in *Bretagne*, der Gemeinde *St. Lumine* von *Coutais*, die Ceremonie des Rosses, oder des sogenannten Cheval mallet, mit vielem Gepränge gefeyert, und dieses besteht schon seit Jahrhunderten, ohne dafs Jemand bis jetzt die Ursache dieses uralten Zuges anzugeben weifs. Die Hauptfigur dabey ist ein grofses hölzernes Rofs, wie ehmals das trojanische, inwendig hohl. Nachdem dieses auf dem Marktplatze angekommen, steigt aus dessen Bauche ein Mann heraus, der sogleich mit einem grofsen Hofstaate und mit Gerichtsdienern umgeben wird. (S. *Histoire des Chevaux célèbres*).

Tab. XXI. fig. 1. Einzug König *Carl I.* von *England* in *London* in grofsem Pomp zu Pferde, unter einem Traghimmel mit acht Stangen von Parlementsgliedern getragen.

Tab. XXI. fig. 2. Einzug Kaiser *Carl V.* am 15. Juny 1529 zum grofsen Reichstage in *Augsburg*, unter einem kostbaren Himmel, vor welchem der Churfürst *Johannes* von *Sachsen* das blofse Schwert herträgt.

Wir gehen nun zur ausführlichen Beschreibung einzelner Aufzüge, und der dabey gebrauchten Prachtwagen über, welche in ihrem Baue bereits in einer Vollendung erscheinen, wodurch sie von den frühern sich sehr zu ihrem Vortheile unterscheiden.

Auffahrt seiner Heiligkeit des Papstes in Rom.

Die Wagen, welche wir hier kennen lernen, sind eher das Gegentheil von Pracht, als prächtig zu nennen, aber sie sind darum nicht minder charakteristisch, und verdienen deſswegen hier eine Stelle.

Pater *Labat* erzählt im III. Bande (pag. 167) seiner Reise nach *Spanien* und *Italien*, im Jahre 1730: Wir sahen den Papst, als er eben aus der Kirche kam. Er saſs in einem Tragstuhle, und der Zug seines ganzen Gefolges war, wie hier beschrieben wird:

Sechs Reiter zogen voraus, um das Gedränge der Leute auseinander zu theilen, aber im jetzigen Augenblicke war keines da. Nach diesem kam die Staatscarosse Sr. Heiligkeit. Sie war mit zwey Sitzen; anstatt des hintern gewöhnlichen Sitzes sah man einen reichen Armstuhl, höher, als der vordere Sitz, errichtet.

Der Armstuhl war für den Papst bestimmt, und der Vordersitz für die zwey Kardinäle, die gewöhnlich den Papst begleiteten. Die Carrosse war mit rothem Sammet in- und auswendig bezogen, und mit goldenen Borten, Fransen und Krepinen bereichert, von sechs prächtigen Schimmeln gezogen, und, wiewohl an den gewöhnlichen Wagen meistens ein Sitz für den Kutscher angebracht ist, so saſs er doch hier auf dem Sattelgaule des hinteren Paares. Auſser dem vorderen Reitknechte, der auf dem vordersten Sattelgaule saſs, gingen noch zwey Reitknechte, in roth scharlachenen Jacken, neben dem mittleren Paar Pferden her, welche sie an den Handzügeln führten. Diese Vorsicht schien mir ganz unnöthig, und ich glaube, daſs das Alter dieser Pferde sie schon so vernünftig gemacht hatte, daſs ihre Lebhaftigkeit nicht mehr gefährlich werden konnte. Uebrigens waren sie noch sehr schön, gut gefüttert, und arbeiteten sehr selten. Zwey Sänften, mit carmoisinrothem Sammet überzogen, folgten der Carrosse. Sie waren von vier weiſsen, sehr schönen Maulthieren getragen, und jedes von einem Maulthierknechte am Zügel geführt, der mit einem langen rothen Ueberrocke bekleidet war.

Nach diesen kam das Leibpferd des Papstes. Es war von mittlerer Gröſse, ebenfalls ein Schimmel, und trug eine reiche Ueberdecke auf dem Sattel. Der Reitknecht, der es am Handzügel leitete, war ebenfalls roth gekleidet, wie die Andern. Nun folgte ein langer Zug von Geistlichen, in langen, violfarbigen Chorröcken, in deren Mitte man den Kreutzträger Sr. Heiligkeit erblickte. Die-

ser war ein ziemlich junger Prälat, in violfarbigem Kleide, der das päpstliche Kreuz trug, welches nicht gröſser, noch anders gemacht war, als alle unsere gewöhnlichen Kreuze, und viel kleiner, als die, welche man in den Vorzimmern unserer Herren Prälaten erblickt.

Seine Heiligkeit folgte dem Haufen in einiger Entfernung nach, um nicht zu sehr durch den Staub beschwert zu werden. Er saſs in einem offenen Tragsessel in seinem gewöhnlichen Kleide, einem rothsammtenen Hute, den er tief in den Kopf gedrückt hatte. Zwey starke Träger, in rothen Kleidern und mit blossem Haupte, schienen unter der Last zu brechen, aber es begleiteten dieselben noch vier Andere, um sie gehörig abzulösen.

Sieben oder acht alte Schweizergarden umgaben den Tragsessel, und schienen nicht sehr aufgelegt, ihn bis auf die Spitze des *Monte Cavallo* zu begleiten, der ihnen eine zu groſse Entfernung zu seyn schien, für Leute, die vom Alter schon so sehr gebeugt waren.

Der Connetable Colonne, in schwarzem Kleide, eine Kette von Diamanten um den Hals, folgte einige Schritte hinter dem Stuhle des Papstes. Er saſs auf einem prächtigen neapolitanischen Schimmel, von feinster Art, eben so, wie alle die römischen Herrschaften, die Sr. Heiligkeit folgten.

Die Kürassiere der Garde, die Cheveauxlegers und Dragoner schlossen den Zug, jedes eine Escadron von 100 Mann und so viel Pferden bildend. Gewöhnlich hat Se. Heiligkeit keine Dragoner zu seiner Wache, diese waren dieſsmal von Jenen, welche der Papst das Jahr vorher errichtet hatte; sie waren durchgehends sehr schön, und herrlich beritten. Auſser dem Feuergewehre trug Jeder noch, nach alter Art, eine Lanze, an deren Ende kleine Quasten befestigt waren, von rother, gelber und weiſser Wolle, die einen sehr hübschen Anblick gewährten. Sie wurden auf dem *St. Peters* Platze aufgestellt, und senkten ihre Lanzen, als Se. Heiligkeit vorüberzog.

Am Ende dieses Platzes stand noch ein Bataillon der Leibwache zu Fuſs. Die Officiere grüſsten mit ihren Picken und mit dem Hute, der Fähndrich mit der Fahne und die Tamboure schlugen den Marsch. Es ist vergessen worden, zu bemerken, daſs die Livreydiener des Papstes, welche neben seinem Tragsessel hergingen, mit unbedecktem Haupte folgten. Man nennt sie gewöhnlich Palafreniere. Wenn der Papst lange an der Regierung bleibt, so ist dieſs ein sehr guter Posten für diese Leute; denn er gibt ihnen alle Jahre 100 Thaler

Leibrenten, aufser ihrem Jahrgehalte und ihrer freyen Kost. Ihre Kleidung ist von rothem Damast, und sie haben unter dem Mantel eine Jacke mit breiten Taschen, die ihnen bis an die Mitte des Schenkels reicht, gefaltete, weite Hosen und einen Uebermantel, bis an die Hälfte der Schenkel; um den Hals tragen sie einen Kranz von Spitzen, wie eine Krause. Sobald ein Cardinal zur päpstlichen Würde erwählt ist, so setzt er alle ältesten Diener der Cardinäle in diese Stellen ein, und alsdann kann man sagen, dafs ihr Glück gemacht ist.

Der Papst kehrte nach *Monte Cavallo* zurück, denn es ist eine hergebrachte Sache in *Rom*, niemals den Ort der Nachtruhe während der heifsen Tage zu wechseln.

Auffahrt des Erzbischofes von Mefsina.

Pater *Labat* befand sich eben in *Messina*, als der Erzbischof dem Commandanten der Galeeren des Papstes seinen Besuch abstattete. Der Erzbischof begab sich an Bord der Galeeren mit zwey alten Staatscarrossen, von der Art, die ungefähr um das Jahr 1650 Mode war. Jede war mit sechs Maulthieren, nach spanischer Art mit hänfenen langen Strängen, bespannt; jedes Paar Maulthiere lief fast eine Viertelmeile weit von dem Andern entfernt; denn darin besteht die Pracht, woran man hier den Rang der Herrschaften erkennet.

Die Wagen betreffend, so waren diese schon sehr alt. Sie hatten Thüren von Leder, die sich in der Mitte des Kastens einhingen, wie an unsern Bothenwagen, und in der Vorder- und Hinterwand waren kleine, viereckige Gläser angebracht. Die verschiedenen Theile, woraus diese antiken Maschinen bestanden, waren so schlecht gefügt, und schienen so überdrüfsig, zusammenhalten zu müfsen, dafs man glauben konnte, sie sagten sich ein letztes Lebewohl durch ihr beständiges Heulen und Knarren, welches sie während des Fahrens machten. Der Schlechteste unserer Fiaker würde diese Staatscarrossen durch seine Bauart noch weit übertreffen. Die Kutscher und Vorreiter sassen zu Pferde. Sie waren halb spanisch, halb italienisch gekleidet, mit engen Hosen und kurzen Stiefeln, eine baskische Jacke mit herabhängenden Aermeln, ein sehr kurzes Degengehänge, ungefähr $1\frac{1}{2}$ Zoll breit, wovon man aber die Farbe errathen mufste, ob sie früher von grünem, blauem oder violetem Sammet gewesen. In diesem Gehänge stack ein sehr langer Degen, dessen Stichblatt so grofs, als eine Hutscheibe war; unter dem Degen war ein lederner Gürtel, worin sich ein Dolch mit einer zwey Fufs langen Klinge befand. Diese zwey Stücke

hingen kreuzweis über den Rücken des Maulthieres, das sie trug. Ihre Hüte hatten einen sehr flachen Kopf, dessen Rand breit genug war, um ihre Köpfe zu beschatten, die mit schwarzen Haaren, so dick, wie Roſshaare, hinten mit einem Bändchen zusammengebunden, bedeckt waren. Ihre Kleider schienen von der Farbe ihrer Degengehänge gewesen zu seyn. Es waren keine Wappen auswendig auf diesen Carrossen. Inwendig waren sie mit schwarzem, saffianartigen Leder ausgeschlagen. Sechs oder sieben Diener, bekleidet und bewaffnet wie die vorbeschriebenen Kutscher und Vorreiter, gingen stolz vor der zweiten Carrosse her, worin der Erzbischof saſs. Er nahm den hintern Sitz ganz allein für sich ein, auf dem Vordern sassen zwey Geistliche, gerade ihm gegenüber. Ein kleiner, schwarzer Mann, spanisch gekleidet, mit entblöſstem Haupte, groſsen Brillen auf der Nase, ging zu Fuſse auf der rechten Seite des Wagens, und trug einen weiſsen Stab, der mehr als zwölf Schuhe lang war. Sobald der Erzbischof ausgestiegen war, und sich an Bord der Galeeren verfügt hatte, begab sich auch sein ganzes Gefolge auf die Schiffe, nur seine zwey Carrossen und der schwarze Stabträger muſsten am Ufer zurückbleiben.

Wie die Beschriebenen, so sind noch jetzt die meisten Staatscarrossen der vornehmsten Herrschaften in *Portugal*. Nur selten erblickt man dort einen neuen, leichten Staatswagen, wie solche jetzt Mode im übrigen *Europa* sind, und was man daselbst von der neuern Bauart findet, ist meistens von englischer Fabrikation, von wo sie ohnedieſs fast alle ihre übrigen Bedürfniſse zur Nothwendigkeit und Bequemlichkeit des Lebens beziehen.

Der Staatswagen, dessen sich *Ludwig XIV.* von *Frankreich* bey der Vermählungsfeyerlichkeit mit *Maria Theresia* von *Österreich*, Tochter *Philipp IV.* von *Spanien*, bediente, soll einer der prächtigsten und geschmackvollsten gewesen seyn, der bis auf diesen Tag verfertigt worden. Man hat ihn zu jener Zeit auf 75,000 Livres geschätzt, und die Stickereyen der Kleider, die bey diesem Feste dienten, hatten einen Werth von zwey Millionen Livres.

Der Wagen des *Grand Dauphin*, Sohn König *Ludwig XIV.*, verdiente die allgemeine Bewunderung mit Recht. Der Verfasser sah diesen noch auf der königl. Bibliothek in *Paris*, in Kupfer radirt, abgebildet. Das Bild hatte ohngefähr 18 Zoll Höhe und 24 Zoll in der Länge. Er erinnert sich, daſs dieser Wagen von vier groſsen Delphinen getragen wurde, die ungefähr die äuſsere Form von unsern C Federn hatten, aber nur von Holz, von Bildhauern künstlich ausgearbeitet, und mit stählernen Spangen beschlagen waren. — Der Kasten

war schwer mit Bildhauerey überladen, wie die Himmelsdecke mit rothem Sammet und goldener Stickerey. Diese hatte die Form, die damals an den Prachtwagen angenommen war, und die man Kaiserhimmel, Imperiale, nannte, defswegen, weil sie zwey Bögen übereinander hatten, da hingegen der einfache, glatte Kutschenhimmel nur Pavillon genannt ward.

Staatswagen des Königs von England. (Tab. XXXI.)

Der Wagen, dessen sich die Könige von *England* noch heut zu Tage bey ihren feyerlichen Auffahrten bedienen, ist schon im Jahre 1685 unter *Jocob II.* gebaut worden. Diese Staatscarrosse scheint, wie der grofse *Lama*, unsterblich zu seyn; denn sie bleibt immer neu, und man könnte sagen, dafs man alle Jahre wieder etwas Besonderes an ihr entdeckt. Es wird für ihre Erhaltung ungemeine Sorgfalt verwendet. Bald wird die Kutschersitz-Decke aufgefrischt, oder ganz erneuert, die Verzierungen wieder, den Umständen gemäfs, mit allegorischen Bildern bereichert; aber an der Form des Kastens, oder an der ganzen Zusammenstimmung dieses äufserst originellen, prächtigen, vaterländischen Nationalstückes Etwas zu ändern, würde das Volk nicht zugeben, und der König von *England* würde sich von einem minder grofsen Volksgedränge umgeben sehen, wenn er sich eines andern Wagens, (wäre er auch weit prächtiger, als dieser sogenannte State-Coach) bedienen wollte. — Man mufs bemerken, dafs die folgende Beschreibung wörtlich aus dem Englischen übersetzt ist.

Die schönen Mahlereyen, die den Kasten umgeben, sind noch ächte Kunststücke, von dem berühmten, grofsen *Cypriani* selbst verfertiget.

Auf der vorderen Tafel erblickt man die *Britannia*, auf dem Throne sitzend, den Freiheitsstab in der Hand haltend, umgeben von der Religion, Gerechtigkeit, Weisheit, Tapferkeit, Stärke, dem Handel, dem Ueberflufse und dem Siege, welche ihr einen Lorbeerkranz darreichen.

Den Hintergrund schliefst eine Ansicht der *St Paulus*-Kirche und des *Themse*-Flufses.

Die rechte Thüre zeigt den Gewerbsfleifs und die Geschicklichkeit, welche dem Genius von *England* ein Füllhorn reichen.



nd ihr

J. C. Ginz

Die kleinen Nebentafeln zeigen die Geschichte, welche die Thaten des Ruhms aufzeichnet, und den Frieden, der die kriegerischen Werkzeuge verbrennt.

Die Tafel der Rückwand stellt *Neptun* und *Amphitrite* vor, die ihrem Palaste in ihrem Triumphwagen, von Seepferden gezogen, entsteigen, umringt von den Winden, den Flüſsen, von Tritonen und Najaden, die den Tribut der Welt auf brittischem Ufer niederlegen.

Der obere Theil der Rückwand zeigt die königl. Wappen, prächtig verziert, mit dem *St. Georg*-Orden und dem goldenen Vlieſse, mit der Rose und Distel zierlich durchwebt.

Die linke Thüre stellet *Mars*, *Minerva* und *Mercurius* vor, die Reichskrone von *Groſsbritannien* emporhaltend. (*The imperial Crown of Great Britain*).

Die kleinen Tafeln auf eben der Seite stellen die freyen Künste und Wissenschaften dar, beschützt von dem Genius von *England*.

Die obere Vordertafel und die vier kleinen Obertafeln über den Gemählden, so wie auch die zwey Thüren, sind mit schweren, venetianischen Tafel-Spiegelgläsern besetzt.

Der ganze Wagen, sowohl der Kasten, als das Gestelle, ist auf das Reichste und Geschmackvollste mit Lorbeerzweigen und anderen Bildhauerarbeiten verziert und prächtig glanzvergoldet. — Die Länge dieses Wagens, ohne die Deichsel, ist 24 englische Fuſs, die Breite von einem Achsenende zum Andern 8 Fuſs und 3 Zoll, die Länge der Deichsel 12 Fuſs 4 Zoll, und die Höhe, vom Boden bis in die Mitte des Wagenhimmels, 12 Fuſs.

Das Gestelle dieses Prachtwagens besteht aus vier groſsen Tritonen, welche den Kasten schwebend in vier Riemen tragen, die mit blauem Saffian überzogen, gesteppt und mit vergoldeten Schnallen geziert sind. Die zwey vorderen Figuren scheinen den Sitz des Kutschers zu tragen, mit starken goldenen Stricken, die sich um ihre Schultern winden, Meermuscheln in der Hand haltend, womit sie, statt der Trommeten, die Ankunft des Herrn der Meere zu verkünden scheinen. Die zwey Tritonen des Hinterwagens tragen die Fasces des Reiches, mit dem Dreyzacke des *Neptun*. Das Fuſsbret des Kutschers stellt

eine grofse Meermuschel vor, anf Büscheln von Seepflanzen, Röhrig und anderen Meergewächsen ruhend. Die Deichsel scheint aus einem Büschel Spiese und Lanzen zusammengebunden, und aus der Mitte der Sprengwage zu entsteigen, deren Enden mit Delphinköpfen verziert sind. Die vier Räder sind nach altrömischer Art gebaut, wie die der Triumphwagen es waren. Der Kutschenkasten ist von acht Palmbäumen umgeben, deren obere Zweige den Kustchenhimmel zu tragen scheinen. Die vier Eckstollen sind mit Kriegstrophäen geschmackvoll verziert, die an die errungenen Siege von *England* erinnern. Die Mitteltheile sind mit vier Löwenköpfen geschmückt. Auf dem mittleren Gipfel des Kastens stehen drey Knaben, die Genien von *England*, *Schottland* und *Irland* vorstellend, welche die Staatskrone von *Grofsbritannien* emporhalten, nebst den königl. Scepter, dem Reichsschwerte und den Zeichen des Adels. Sie sind mit Lorbeerkränzen umwunden, die gegen die vier Ecken des Kastens zufallen. Das Innere des Kastens ist mit prächtigem, geblümten Scharlachsammet ausgeschlagen, sehr reich mit goldenen Quasten, Schnüren und Fransen verziert, und die Kutschendecke von eben dem Sammet, nach beygehender Zeichnung, mit Quasten und Fransen verfertiget.

Die Geschirre für die acht prächtigen, isabellenfarbigen Pferde sind mit hellblauem Saffianleder überzogen, gesteppt, mit dem königl. Wappen und andern Zierathen, in Feuer vergoldet, reich verziert, und längs dem Halse und dem Rücken mit dichten seidenen blauen Bändern und Schleifen besetzt.

Das ganze Gewicht dieses Staatswagens beträgt vier Tonnen, die Tonne zu 20 Zentner gerechnet, also 80 Zentner. — Der Preis des ganzen Prachtwagens betrug bey seiner Verfertigung 20,000 Pfund Sterlinge.

Einzug des Lord Castelmaine in Rom.
(Tab. XXIV. XXV. XXVI.)

Im Jahre 1687 ward der Graf von *Castelmaine* als aufserordentlicher Gesandter Sr. Majestät des Königs von *England*, *Jacob II.*, an Seine päpstliche Heiligkeit, *Innocenz XI.*, geschickt, bey welcher Gelegenheit er in *Rom* den 8. Januar 1687 seinen feyerlichen Einzug hielt, der an Glanz und Pracht alle Vorigen übertraf. Besonders zeichneten sich hierbey die vier Hauptcarrossen des königl. Botschafters aus, welche in *Rom* von den ersten Künstlern und Bildhauern zu diesem Gebrauche besonders verfertigt wurden. Sie sind einzig

Tab. XXIV.

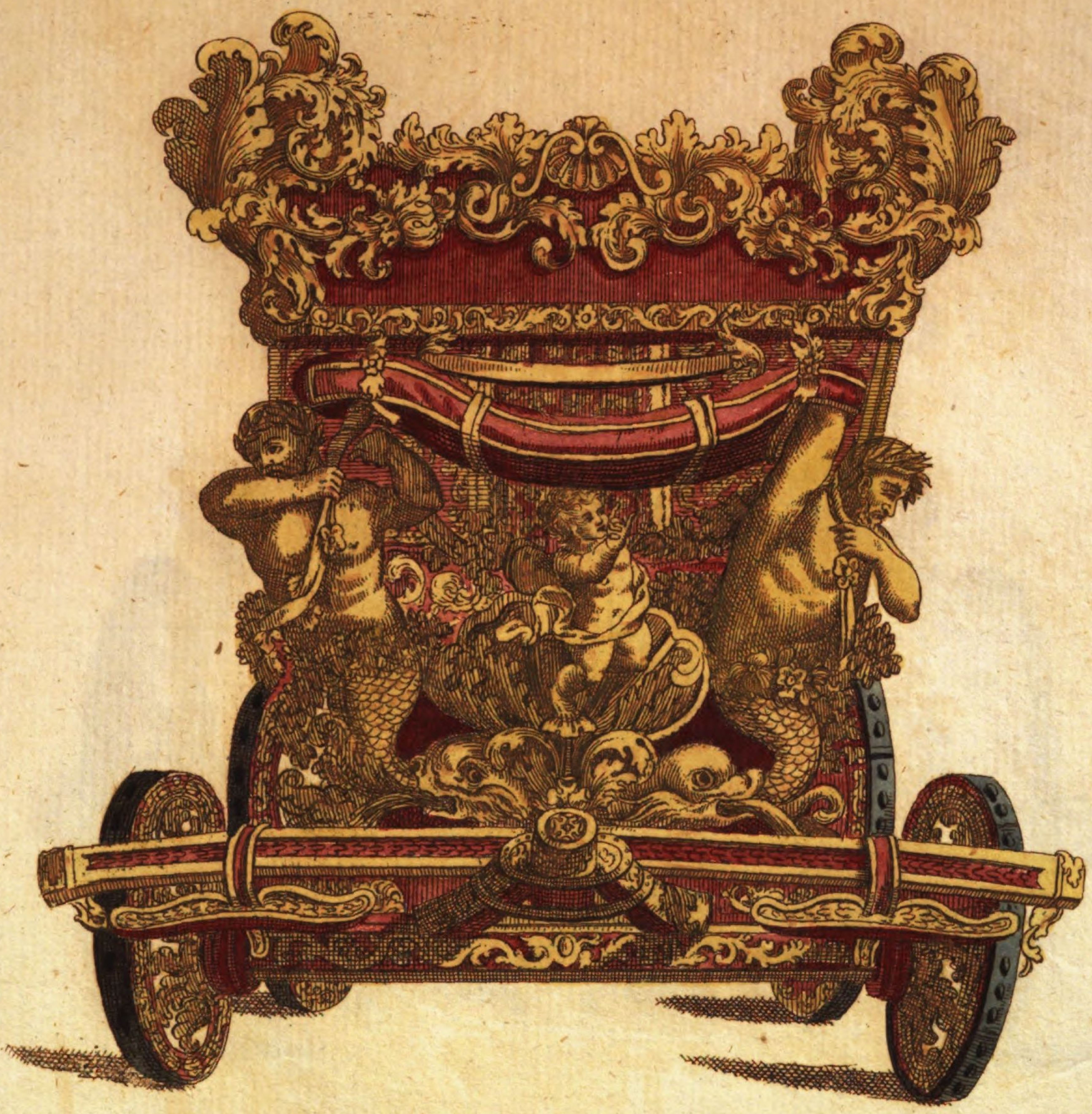
a.o 1687.

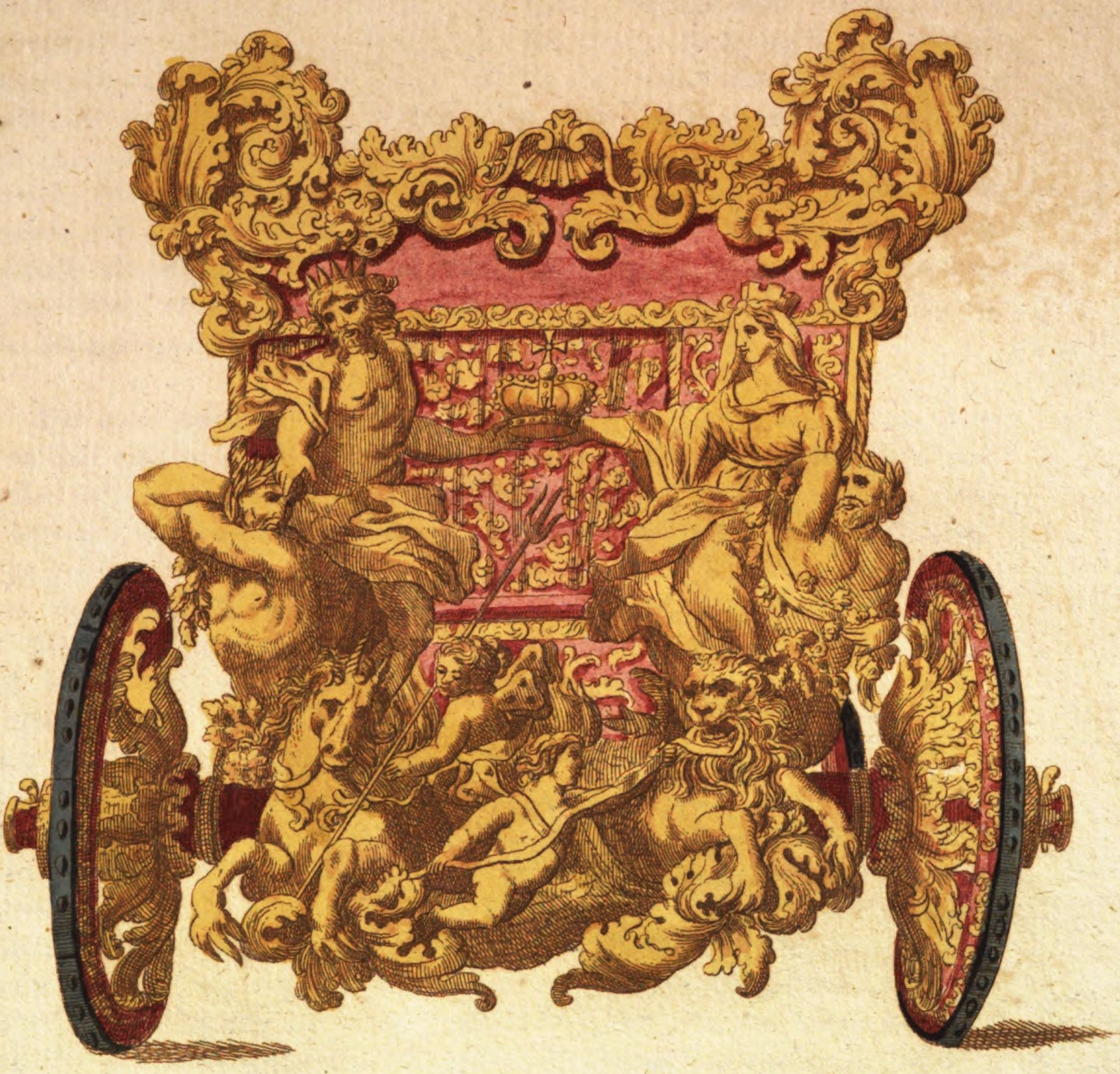
Erste Staats-Carosse des Hl.n Grafen von Castelmaine, ausserordentlichen Botschaffters S.r Maj.t Jacobus II, Königs von Engeland &.
Bey seinem öffentlichen Aufzug in Rom, an S.r Hl.t Pabst Innocentio XI.



a°. 1687.

Vordere Ansicht, der 1ten Staats Carosse des Grafen v. Castelmaine, zu Tab. XXIV.





Ansicht von Hinten der 1ten Staats Carosse des Grafen v. Castelmaine. zu Tab. XXIV.

in ihrer Art, und als merkwürdige Denkmähler des Geschmackes und der Kunst jenes Zeitalters zu betrachten.

Die Beschreibung und die Zeichnungen, die hier davon mitgetheilt werden, sind aus einer Schrift entlehnt, die zu jener Zeit darüber erschien. Nach dem damals herrschenden Geschmacke zu urtheilen, ist das darin enthaltene Lob gar nicht übertrieben. Dieses Buch hatte den Titel: *Ragguaglio della solenne comparsa, fatta in Roma gli otto di Gennaio* 1687 *dall' illustrissimo, et eccellentissimo signor conte di Castelmaine ambasciadore straordinario della sagra Real Maesta di Giacomo II. ré d'Inghilterra, Scozia, Francia et Ibernia, difensore della fede alla santa sede apostolica, in andare publicamente all' udienza della Santitá di nostro Signore Papa Innocenzo XI. Dedicato all' Altezza serenifsima della Duchefsa di Modena da Giovanni Michele Writ Maggiordomo del medesimo signor Ambasciadore. In Roma, nella Stamperia di Domenico Antonio Ercole.*

Der erste dieser vier Prachtwagen zeichnete sich durch seinen besonders grofsen und majestätischen Bau sowohl, als durch die reichen Zierathen und die edlen Bildhauerwerke, so wie durch die Maafsverhältnifse, die schöne Zeichnung und den besondern Fleifs, womit dieses grofse Werk bis zur letzten Vollkommenheit gebracht worden, aus. Es war auch nicht ein Blättchen am ganzen Wagen zu entdecken, was nicht auf das Geschmackvollste verziert gewesen wäre. Die daran befindlichen Figuren waren beynahe in Lebensgröfse, und die reichen Laubwerke, das ausziselirte Eisenwerk und die prächtigsten Arabesken, Alles war mit dickem Glanzgolde mit solcher Geschicklichkeit überdeckt, dafs man solche beym ersten Anblicke von gediegenem Golde zu seyn glaubte. Und dann der schöne, grofse Kutschenkasten, dessen Himmel auswendig mit dem schönsten, carmoisinrothen Sammet, den man in *Italien* fand, überzogen war, und der mit einer Menge geschmackvollen, erhabenen Laubwerkes und anderer Arabesken in Gold gestickt war, welche auf diese Art den reichsten Schlufs des Kastens bildeten. So waren auch alle äufsern Theile des Kastens und die Umgebungen mit dem nämlichen Sammet überzogen, als die Rückwand, die Seitenwände, Vordertheile, besonders aber zeichnete sich die majestätische Stickerey des äufsern Himmelbaues aus, dessen Zierathen von erhabener Goldstickerey in der Mitte aus einer sehr reichen Muschel entsprangen, und mit verschiedenen, geschmackvollen Zeichnungen nach den vier Ecken zuliefen, aus deren Jeder ein reicher, mit Blumen von Goldstickerey gezierter, Busch hervorstieg, die zugleich vier grofse Blumengefäfse bildeten, die sich mehrere Spannen hoch erhoben, und gleichsam den Himmel des Kastens zu beschatten schienen. Nicht

minder zeichnete sich der Himmel inwendig im Kasten aus, in dessen Mitte das Wappen Se. Excellenz in Gold, Silber und Glanzfarben in Seide, nach den Regeln der Heraldik, in erhabener Arbeit aufs Künstlichste gestickt war, welches fast die ganze Breite des Kastens einnahm, und mit den vier gestickten Zierathen in den Ecken, nebst der rings um die Himmelskante laufenden, gestickten Friese den prächtigsten Anblick gewährte. — Der Hintertheil dieses Wagens war prächtig geziert, nicht nur mit wunderlichen und sonderbaren Zierathen nach jenem Geschmacke, sondern auch durch edle und wohlgebildete Figuren, welche die Gröfse und Macht *Britanniens* vorstellten, so, dafs die unermefslichen Länder, die dieser Krone unterworfen, durch die Göttin *Cybele*, und die Herrschaft des Meeres durch den Gott *Neptun* vorgestellt waren. Diese majestätischen Figuren hielten zusammen, jede mit einer Hand, eine reiche Königskrone, die andere Hand ruhte auf zwey grofsen Seegöttern, mit zierlichem Laubwerke geschmückt. Das Einhorn und der Löwe schienen die ganze Last zu tragen, und die Stützen der englischen Waffen zu seyn; zwischen ihnen scherzten zwey muntere Knaben als Genien.

Am Vordertheile der Kutsche bewundert man ausser der Deichsel, welche sich durch das geschmackvolle Beschläge und durch Arabesken, die, wie der Ueberrest, reich vergoldet waren, zwey Seegötter (Tritonen) die den Sitz trugen, und welche sich aus zwey wassersprudelnden Delphinen erhoben; zwischen diesen eine prächtige Seemuschel, die als Kutschertritt diente, aus der ein schönes, freundliches Kind zu entfliehen schien.

Alles, sowohl das Innere, als das Aeussere, war so künstlich und sorgfältig ausgearbeitet, dafs Stunden nicht hinreichend gewesen wären, um alle Schönheiten daran zu entdecken.

Die zweyte Staatskutsche (Tab. XXVII., XXVIII. und XXIX.) war nicht minder prächtig, als die eben Beschriebene, weder am inneren Reichthume, noch an den äufseren Zierathen des Kastens und Gestelles, an Bildhauerey, Vergoldung, Stickerey, Borten, Fransen und Quasten; der einzige Unterschied war, dafs Alles, was an Ersterer von carmoisinrothem Sammet und Stoffen ausgemacht war, an der zweyten mit königsblauem Sammet und mit seidenen Stoffen von gleicher Farbe bezogen war. Die zwey übrigen Staatscarrossen standen den Beschriebenen an Glanz wenig nach.

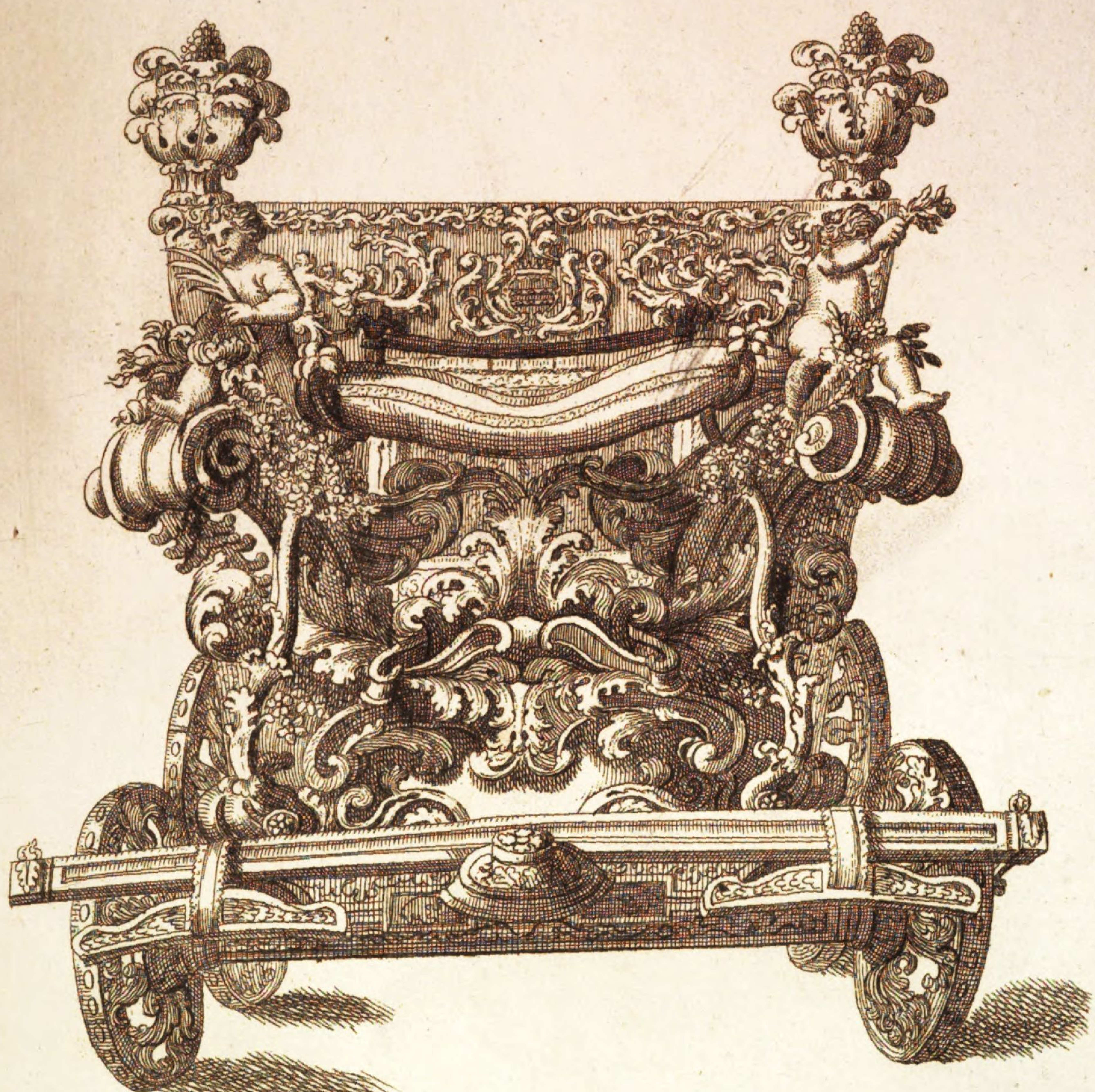
Zu bemerken ist, dafs keiner von allen diesen Prachtwagen des englischen Gesandten *Castelmaine* krystallgläserne Scheiben hatte, die doch schon



Zweyte Staats Carosse des Grafen von Castelmaine, ausserordentlichen Botschaffters Sr. Maj. Jacobus II, Königs von England &c. Bey seinem öffentlichen Aufzug in Rom, an Sr. Hl. Pabst Innocentius XI.

a° 1687.

Tab. XXVIII



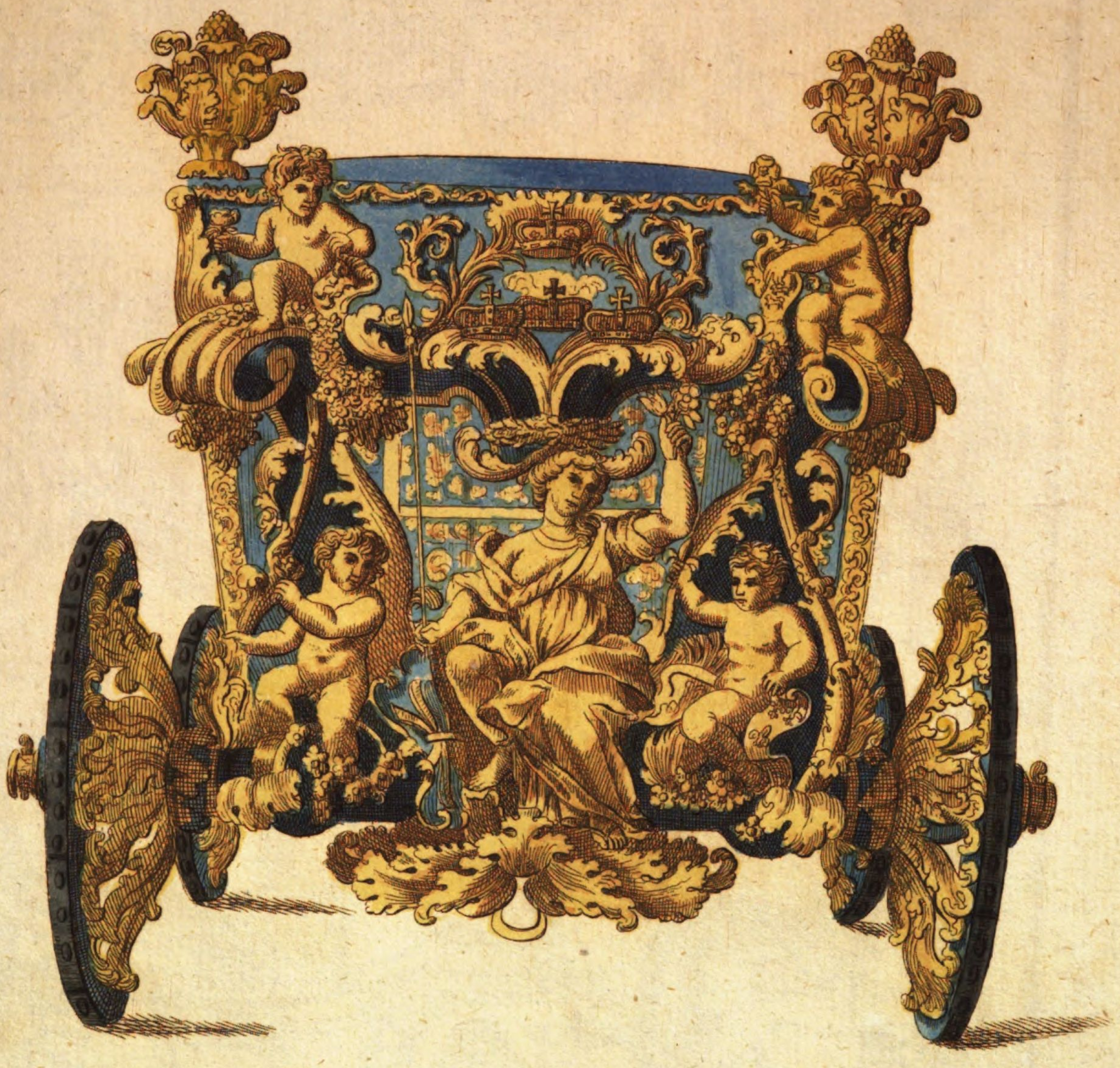
Vordere Ansicht, zu der Staats Carosse auf Tab. XVI. des Engl. Bothschafters Lord Castelmaine.

J. C. Ginzrot del.

ao 1687.

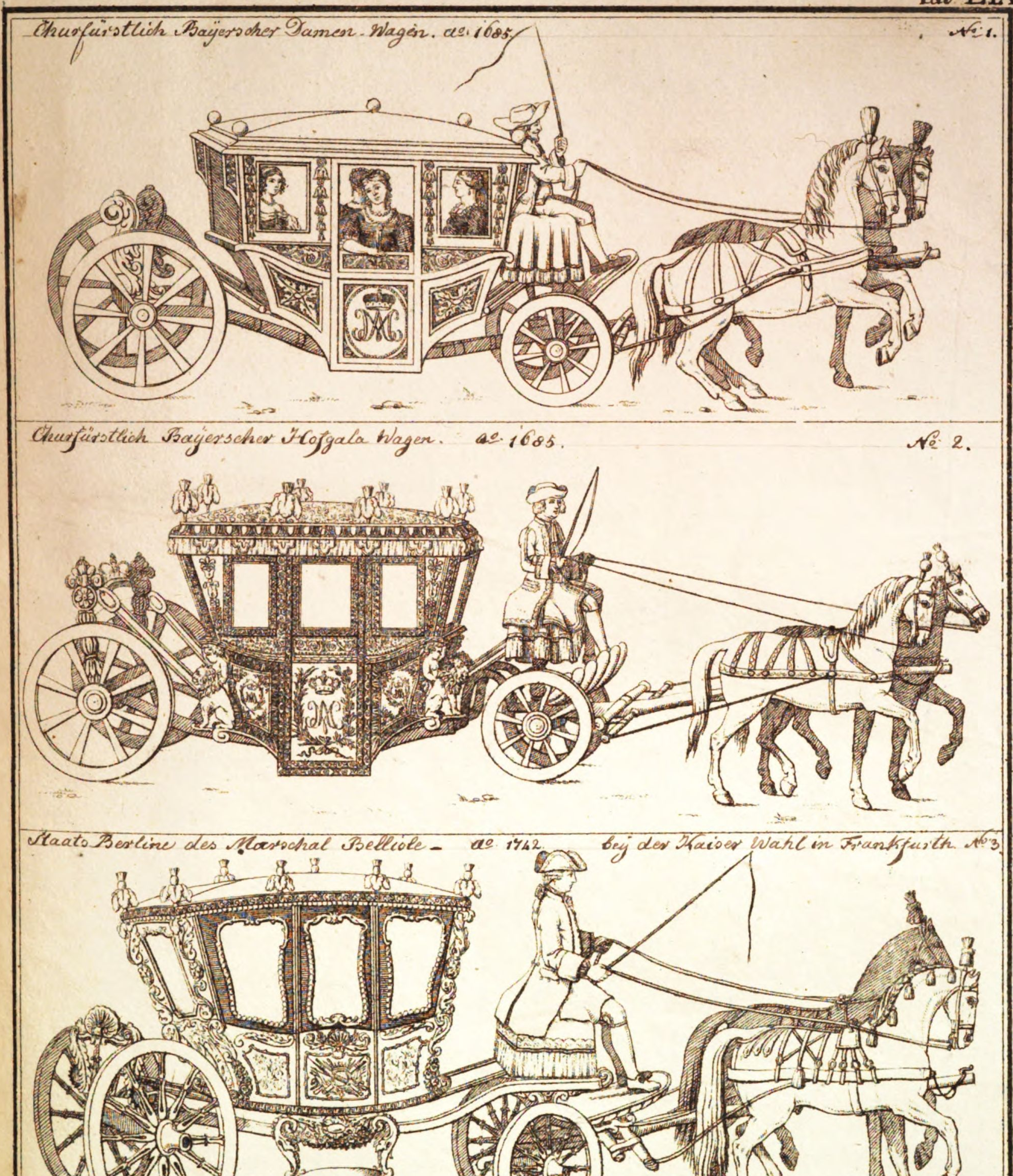
Tab. XXIX.

Hintere Ansicht, zu der Staats Carosse auf Tab. XXVII.



Tab 20.

Tab LIX.



seit mehreren Jahren eingeführt waren, sondern der Kasten, anstatt dieser, ringsum mit Vorhängen von dichtem, carmoisinrothen, mit Gold durchwirkten Seidenstoffe zugeschlossen werden konnte, wenn die stürmische Witterung es nicht gestattete, ganz offen zu fahren.

Bey der Krönung des Römischen Königs *Joseph* in *Augsburg*, im Jahre 1690, sah man bereits eine sehr grofse Anzahl von Staatscarrossen. Bey der Auf- und Abfahrt der höchsten Herrschaften, die von den Churfürsten und sämmtlichen Bevollmächtigten begleitet wurden, waren sechzig Carrossen, jede von sechs Pferden gezogen. Die Herrn Cavalliere zogen mit ihrer Dienerschaft zu Pferde voraus, worauf dreyfsig Hofcavalliere des Churfürsten von *Bayern*, mit vier und zwanzig Handpferden, folgten. *Max Emanuel* selbst fuhr bey dem Feste in seiner köstlichen, aus- und inwendig mit Gold über die Mafsen künstlich und reich gestickten Leibkutsche zur Audienz; das Pferdegeschirr war eben so reich, und seine sechs Pferde die auserlesensten Goldfalken.

Der Churfürst von *Cöln*, *Joseph Clemens*, der auch gegenwärtig war, fuhr in einer kostbaren Kutsche, von blauem Sammet, mit Gold gestickt. Zu beyden Seiten befanden sich der Vicestallmeister und der Gardehauptmann, sammt den Trabanten, auf Schweizerisch gekleidet. Nach denselben folgten die Pagen, mit verbrämten Mänteln und rothen Federbüschen, und hinter ihnen die Hatschiere. (Tab. LVIII. fig. 1. 2.) (Tab. LIX. fig. 1. und 2.)

Tab. XLVII. fig. 3. zeigt den Staatswagen, dessen sich Kaiser *Leopold I.*, der Vater des im Jahre 1690 gekrönten Königs *Joseph I.*, bey seiner Krönung im Jahre 1658 in *Frankfurt* bedient hatte. Eine flüchtige Vergleichung dieses Wagens, mit denen, die in den beyden andern Tafeln vorgestellt sind, vorzüglich mit dem Staatswagen *Max Emanuels*, auf Tab. LIX. fig. 2., zeigt die grofsen Verbesserungen, welche der Wagenbau in dem kurzen Zeitraume von drey Decenien, von 1658 bis 1690, gewonnen hat.

Krönungswagen Kaiser Carl VI.

Dieser Wagen ist von ganz besonderer Bauart, ohne Kutschersitz, auf spanische Art, mit sechs Pferden bespannt. Auf dem hinteren Sattelgaule reitet der Leibkutscher, in spanischer Tracht, eine kurze Peitsche in der Hand; die mittleren Pferde hält auf jeder Seite ein Reitknecht an einem Handzügel,

eine Reitgerte in der Hand, ebenfalls in spanische Tracht gekleidet. Der Vorreiter, in spanischem Anzuge, sitzt auf dem vordern Sattelgaule. Die Zugpferde waren sechs weisse, spanische Hengste. Dieser Zug wird noch am kaiserl. königl. Hofe zu *Wien* beybehalten und bey grofsen Festlichkeiten vorgeführt, zur Erinnerung an Kaiser *Carl VI.*, König von *Spanien*. (Tab. XXXII.)

Der Kasten ist inwendig mit carmoisinrothem Sammet und goldenen Fransen ausgeschlagen. Vier goldene Quasten hängen von den vier Ecken des Himmels herab, der ebenfalls mit carmoisinrothem Sammet überzogen, und mit vielerley Laubwerk von Bronze fast ganz bedeckt ist. In der Mitte erhebt sich eine fein ausgearbeitete, in Feuer vergoldete, Kaiserkrone, und auf den vier Ecken prangen vier Sträufse von Blumen und Weinranken.

Der Kasten schwebt zwischen vier reich gearbeiteten Kipfen, in deren Mitte der doppelte kaiserliche Adler, mit Schwert, Zepter und Krone, prangt, in vier Hang- und Schwungriemen, von goldenen Borten eingefafst, und mit acht Schnallen von Bronzearbeit geziert, die am untern Theile über die, damals noch neumodischen, Stahlfedern *à la Dalême* gezogen, und mit vier durcheinander verwickelten Zierathen von Bronze, in Feuer vergoldet, bedeckt sind.

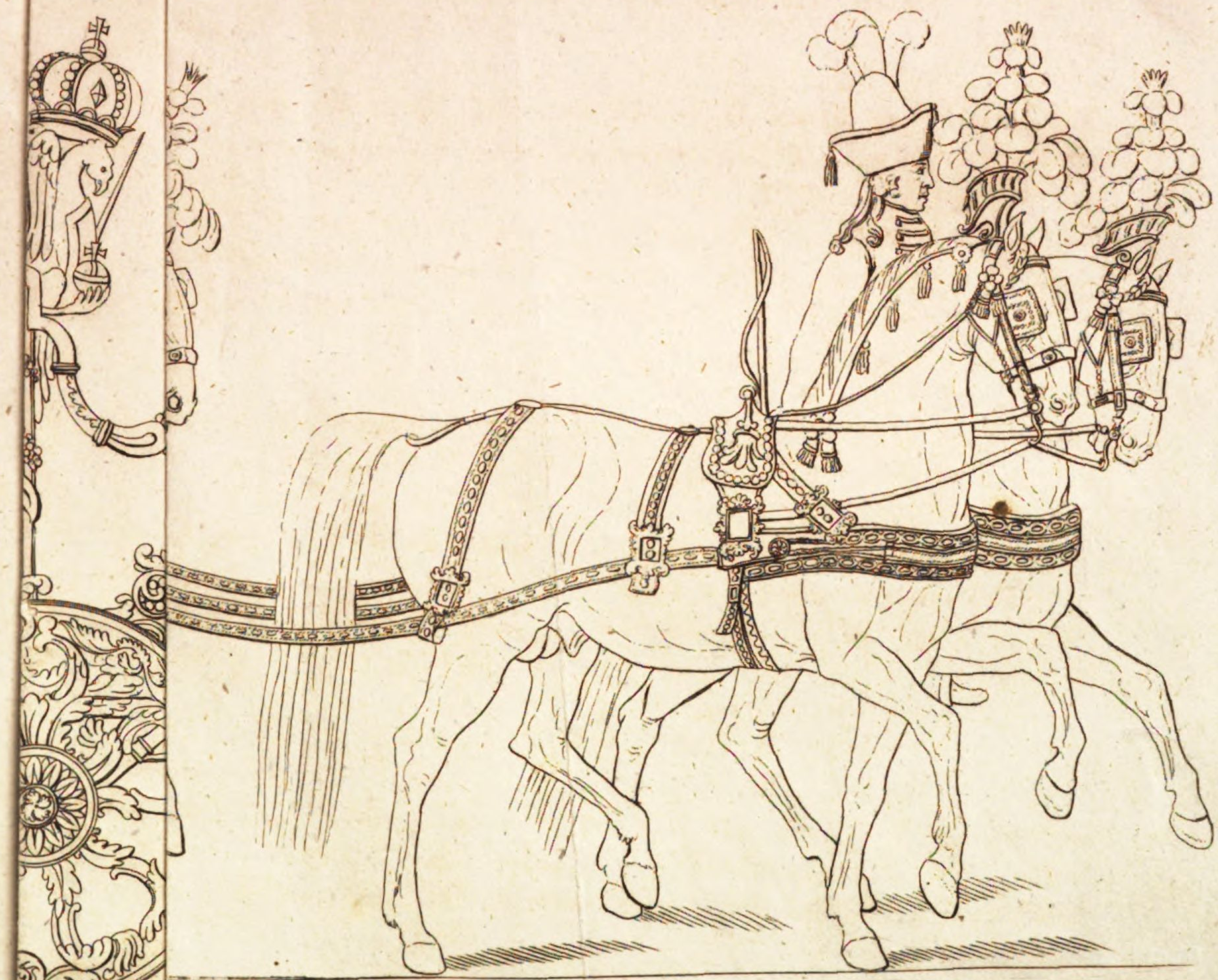
Rings um den Kasten sind alle Stäbe mit Schnörkelwerk reich ausgearbeitet und bedeckt, und die oberen Tafeln des Kastens mit fein geschliffenen, venetianischen Krystalltafeln besetzt.

Die Füllungen des Kastens sind seegrün glanzlackirt, und es sind darauf alle Fürstentugenden allegorisch abgebildet.

Was auf gegenwärtigem Plane gelb vorgestellt ist, findet sich an dieser Staatscarrosse übergoldet, und der in einer Langwiede befestigte, doppelte Schwanenhals, ist, mit den anderen wenigen Holztheilen, roth lackirt, das Eisenwerk daran aber sehr fleifsig mit grofsen Gesenken ausgearbeitet, und so wie die Stäbe, gänzlich übergoldet.

Zu bemerken ist die Form der Speichen, die nicht gerade, sondern ineinander geflochten scheinen, und vom Bildhauer zierlich ausgearbeitet sind. Die vier Achsenmuttern bedecken die in Feuer vergoldeten Kapseln. Das Ganze ist mit einem schönen Glanzlacke überzogen, welcher, so wie die vie-

Tab. XXXII.



A. Edler sc.

len lebhaften Mahlereyen rings um den Kasten, einen lebhaften Glanz verbreiten.

Der glänzende Einzug des Herzogs von *Richelieu,* als Gesandter des königlich französischen Hofes, war auf den 7. November 1725 festgesetzt, und seine öffentliche Audienz beym Kaiser auf den folgenden Tag. Bey dieser Gelegenheit suchte der Herzog sich in der Pracht zu zeigen, für die er einen so groſsen Hang hatte.

Nie erschien ein Gesandter mit solchem Aufwande. Er hatte fünf und siebenzig sechsspännige Wagen von höchstem Werthe. Die Leibkutsche des Gesandten war inwendig und auswendig mit carmoisinrothem Sammet überzogen, ganz mit goldener Stickerey und mit goldenen Fransen bedeckt.

Die vier Seiten waren mit den in Gold gestickten Wappen des Gesandten garnirt, und die kleinen Nebenseiten füllte seine Chiffer (Namensbuchstabe), ebenfalls von Gold gestickt. Der Hintertheil war durch eine erhabene Goldarbeit geziert, so auch der Himmel, dessen Sammet mit groſsen Zweigen erhabener Goldstickerey bedeckt war, welche in der Mitte einen Blumenstrauſs bildeten. Die Pferde waren braunroth, die Geschirre von carmoisinrothem Sammet, mit Silber und vergoldeten Beschlägen, und die Reigerbüsche von carmoisinrothen, mit Goldarbeit verzierten, Federn.

Der zweyte Wagen, eben so reich, und mit blauem Sammet überzogen, war mit Sinnbildern des Friedens geziert. Die Pferde waren apfelgrau, die Geschirre vom nämlichen Sammet, als der Wagen, mit Gold gestickt, die Federbüsche blau, mit goldenen Zierathen.

Der dritte Wagen von grünem Sammet, mit Gold gestickt, und mit gleichen Fransen; der Himmel mit kupfernen, vergoldeten Zierathen überladen, die Pferde Isabellen, die Geschirre mit Gold gestickt, und die Federbüsche grün, mit Goldarbeit verziert.

Der vierte Wagen war narziſsgelb, ganz mit silbernen Stickereyen und Fransen bedeckt; auf dem Himmel die Figuren der Klugheit, der Verschwiegenheit etc. Die sechs italienischen Rappen waren mit sammtenen Geschirren, der Kutshe gleich, mit silbernen Plattirungen und narziſsgelben Federn, mit Silber vermischt, geschmückt.

Zwey andere Wagen waren, der Eine von flachsgrauem Sammet, mit Gold gestickt, Geschirr und Federn defsgleichen; der Andere von rosenfarbigem Sammet, ebenfalls mit Gold gestickt, durch sechs Brandfüchse gezogen, auch mit gleichen Geschirren und Federn belegt.

Das Gefolge war eben so glänzend. Sechs Läufer waren in rothen Sammet gekleidet, ganz mit Silber bedeckt. Fünfzig Bediente zu Fufs, in scharlachrothes Tuch gekleidet, mit silbernen, purpurfarbigen Galonen, mit gestickten Hüten, weissen Federbüschen und silbernen Degen. — Zwölf Pagen zu Pferde, in rothen Sammet gekleidet, mit Silber gestickt, der Ueberrest im Verhältnifse. Gouverneure der Pagen, Untergouverneure, Stallmeister, Unter-Stallmeister, Schweizer, vier und zwanzig Bediente, sowohl zu Pferde reitend, als Pferde führend. Diese prächtige Zurüstung ging aus der Vorstadt, durch das Thor von *Italien*, nach der *St. Johannisstrasse*, wo der Palast des Gesandten war. Ein aussergewöhnlicher Aufwand zeichnete auf immer diesen Einzug, vor denen aller andern Minister, aus. Die Pferde am herzoglichen Wagen, die Sattel- und Gefolgepferde, welche an der Hand geführt wurden, waren alle mit Silber beschlagen. Die silbernen Hufeisen, welche in zwey Hälften getheilt waren, hielten nur durch kleine Nägel, so dafs alle Pferde sie unterwegs verloren, und das Volk sich in diese reiche Beute theilen konnte.

Am folgenden Tage hatte der Gesandte seine öffentliche Audienz bey dem Kaiser, und bey der regierenden Kaiserin *Amalie*, wobey die nämliche Pracht herrschte. Der Herzog erschien in dem französischen Paire Anzuge, und behielt diesen Gebrauch bey jeder folgenden Zusammenkunft bey.

An seiner Tafel waren fünfhundert Gedecke. Die Edelleute, der Nuntius, der Erzbischof von *Wien*, alle Officiere von grofsen Häusern, wurden eingeladen, und um dem Volke, welches schaarenweise herbeyströmte, mehr Freyheit zu gewähren, liefs der Gesandte alle seine Zimmer öffnen, und kam erst des Nachts nach Hause.

Staatswagen bey der Wahl Kaiser Carl VII.
(Tab. XXXIII.)

Bey dieser Wahl zeichnete sich vor Andern der französische Gesandte durch seine Pracht aus.



vage

Die sämmtlichen Herren von dem Gefolge Sr. Excellenz des Herrn Ambaſsadeurs, Grafen von *Belleisle*, erschienen in sehr prächtigen, zum Theile mit *Point d'Espagne* chamarrirten, Kleidern, auf sehr schönen Pferden, welche mit dem reichsten Gezeuge belegt waren. Die Anzahl dieser Herren belief sich auf zwanzig, welche, nach ihrem Kriegsrange, also auf einander folgten: Der Herr Ritter von *Belleisle*, der Herr Marquis *de Biſsy*, der Herr Ritter *de Court*, der Ritter von *Harcourt*, der Ritter von *Gravel*, der Marquis von *Poyanne*, der Marquis von *Asfeld*, der Graf von *Fouquet*, der Marquis von *Joyeuse*, der Ritter von *Belac*, der Ritter von *Salaberg*, der Herr von *Chabrier*, der Graf *Houel*, der Herr *Cavelier*, der Marquis *Despeines*, der Graf von *Chabot*, der Graf von *Sommieurre*, der Graf *Dourcher*, der Herr von *Neaun* und der Herr von *Verneuil*.

Vier Läufer des Herrn Ambaſsadeurs, mit ihren reich gestickten Läufer-Mützen, worauf Sr. Excellenz Wappen gestickt waren. Ihre Wämschen waren von grünem Damaste, mit Silber bordirt, und die Schürzen von Carmoisin-Damast, mit silbernen Spitzen ganz bedeckt, und mit silbernen Fransen besetzt.

Se. Excellenz, der Herr Graf von *Belleisle*, Marschall von *Frankreich*, und Sr. allerchristlichsten Majestät zu gegenwärtiger Wahlversammlung abgeordneter, auſserordentlicher Ambaſsadeur, in einem blauen, sammtenen Kleide, auf allen Nähten prächtig mit Gold gestickt, mit dem heiligen Geist-Orden angethan und mit einem Stern auf der Brust, reich von Diamanten. Das Pferd war auf pohlnisch sehr prächtig aufgezäumt, mit einer Schabracke von Drap d'Argent, reich mit Gold gestickt. Se. Excellenz hatten weiſse, seidene Strümpfe, mit goldenen Zwickeln an. Zu beyden Seiten ritten zwey Stallmeister in grünen Röcken, mit rothsammtenen Aufschlägen, auf allen Nähten mit Gold bordirt. Nebenher gingen sechs Heyducken mit ihren silbernen Säbeln, langen grünen, reich mit Silber bordirten Röcken, und schwarzen, mit grünen und weiſsen Federn besetzten Mützen; die Taschen bey den Säbeln hatten groſse silberne Platten, mit Sr. Excellenz erhöhtem Wappen. Hinter den Heyducken kamen sechs Schweizer, mit ihren Hellebarten, in Sr. Excellenz Livrey; über den Schultern hatten sie carmoisinrothe sammtene Bandeliere, mit einer breiten, silbernen Point d'Espagne, zwischen zwey dichten, silbernen Galonen.

Hinter Sr. Excellenz kamen der Garde-Hauptmann und Garde-Lieutenant, in grünen Röcken, auf allen Nähten mit Silber bordirt, mit carmoisinrothen sammtenen Aufschlägen. Den Schluſs von dieser Reiterey machte ein Unterstallmeister, der, wie die Vorigen, gekleidet war.

Sodann sah man eine prächtige, grofse Staatskutsche (Tab. LIX. fig. 3.) mit sieben Gläsern, auf beyden Seiten, und vorne, inwendig mit rothem, geschnittenen Sammet gefüttert, und reich mit Gold bordirt, aufsenher kostbar von Bildhauerarbeit, welche reich vergoldet, und woran die Felder an den Schlägen, wie auch an dem Hinter- und Vordertheile, künstlich gemahlt waren. Dieser kostbare Wagen war mit sechs der schönsten Grauschimmel bespannt, welche rothsammetenes, mit Gold bordirtes, Geschirr, mit vergoldeten Buckeln aufgelegt, an den Mähnen und Schweifen Bänder von Drap d'or und goldene Quasten, auf den Köpfen aber grofse, weifse Federbüsche, anstatt der Fiocchen hatten. Diese Kutsche machte damals Aufsehen, weil sie nach der neuesten, verbesserten Bauart der, von Herrn von *Chieze* erfundenen, sogenannten Berlinen, mit doppelten Bäumen, langen Riemen und Winden, zum Anspannen, war verfertiget worden, und mit schönen, auswendig am Kasten schwebenden, reich ziselirten, und in Feuer vergoldeten Fufstritten, verziert war; da fast alle übrigen, dabey vorhandenen Wagen noch die schweren, gespaltenen Schwanenhälse, oder die noch plumpen, hölzernen Langwieden und Kipfen führten.

Eine Kutsche, mit drey Fenstern auf den Seiten und vorne, inwendig aber mit blauem Sammet gefüttert und mit Silber bordirt. Aufsenher war die Bildhauerarbeit stark vergoldet, und die Felder an den Schlägen blau gemahlt. Der sechsspännige Zug vor derselben bestand aus sehr schönen Isabellen, welche blausammetenes und mit Silber bordirtes Geschirr aufliegen, und blau und weifs melirte Federbüsche auf den Köpfen hatten.

Noch eine Kutsche, mit sechs braunen Pferden, inwendig mit rothem Sammet gefüttert.

Noch eine Kutsche, mit rothem, venetianischen Sammet gefüttert, und mit sechs schönen Rappen bespannt, worin die Herren Legations-Secretaire Seiner Excellenz sassen.

Ferner eine Kutsche, mit rothem Sammet gefüttert, von sechs Schecken gezogen, in welcher sich vier Haussecretaire Seiner Excellenz befanden.

Wiederum eine Kutsche mit ganz geschorenem Sammet gefüttert, und mit sechs normandischen Rappen bespannt, worin die beyden Legationsprediger Seiner Excellenz fuhren.

Eine sechsspännige Kutsche Seiner Excellenz des päpstlichen Nuntius, *Monsignore Doria*, vor welcher sechs Lakeyen in der Livrey hergingen.

Eine sechsspännige Kutsche Seiner Excellenz des spanischen Botschafters, Herrn Grafen von *Montyo*, mit sechs vorgehenden Lakeyen, in dessen Livrey.

Eine sechsspännige Kutsche des königl. französischen bevollmächtigten Ministers Herrn *Blondel*, nebst sechs Lakeyen in seiner Livrey.

Eine sechsspännige Kutsche des königl. dänischen Envoyé Extraordinaire, Freyherrn von *Bernstorf*, nebst dessen sechs Livreybedienten.

Den 26. Oktober 1741 langten Sr. Excellenz, der churbayrische, zweyte Wahlbotschafter, Herr *Joseph Franz Maria* Graf von *Seinsheim*, in Begleitung vieler churfürstlichen Kammerherrn und Edelknaben in *Frankfurt* am *Mayne* an, wohin auch die, zu *Paris* neu verfertigte, churfürstliche Leibkutsche, über *Strafsburg* zu Wasser, drey andere dergleichen Prachtwagen von *München*, nebst 24 Pferden und vielen andern Equipagen, gebracht wurden.

Dieser Wagen befindet sich noch in dem königl. Wagenhause, sehr gut erhalten, so wie auch die sechs Geschirre, welche bey diesem Zuge gedient hatten, wobey nur einige kleine Scheuleder an den Seiten angebracht waren. Die übrigen Pferde, die es nicht nöthig hatten, dergleichen Scheuleder zu tragen, liefs man frey gehen, wie die Reitpferde, welches aber sich nicht besonders gut ausnahm.

Dieser Wagen hatte, wie damals üblich war, eine sehr beträchtliche Länge, weil diese viel dazu beytrug, dafs der Kasten mehr Spielraum und Sanftheit erhielt. Die äufsere Form des Kastens ist gefällig; die untern Tafeln sind nicht rund einwärts gebogen, sondern endigen sich in vier langen Schnörkeln, die sich auswärts zu einem Fufsgestelle bilden, worauf vier Löwen ruhen.

Die Einfassung und Stäbe des Kastens sind schön und geschmackvoll für jene Zeit gearbeitet; die Himmeldecke, *en Pavillon*, mit rothem Sammet überspannt, und mit Bronze und Stickereyen von Gold reich besetzt. Oben an den vier Eckstellen prangten die vier bayerischen Schilder, welche ein grotesker, muschelförmiger Aufsatz krönet. Eben dergleichen Aufsätze verzieren die vier Thüren des Kastens. Sie sind in Feuer vergoldet, und glanzpolirt, wie das grofse Zierstück, welches in der Mitte der Himmeldecke befindlich ist. Ueber den zwey Thüren befinden sich zwey sehr schön gearbeitete Laubwerke, welche die obere Gallerie, rings um den Himmel, vollenden oder schliefsen. An der untern Bodenschwelle finden sich ebenfalls vier, in Bronze gearbeitete, und in

Feuer vergoldete Federhüllen, welche dazu dienen, die dahinter befestigten Ressorts à la Dalême zu verbergen. In der Mitte, unter der Thüre, befindet sich wieder das bayerische Wappen, vom Bildhauer ausgearbeitet, mit Palmen und Lorbeerzweigen umgeben. Auf den Thürtafeln sieht man auf schönem grünen Grunde, dessen Mahlerey aber überdeckt ist, die Schutzgöttin *Bavariens*, in ihren Händen die Wage und das Schwert der Gerechtigkeit empor haltend. In den kleinen Seitentafeln, so wie auf den Tafeln der Vor- und Rückwand, sind die bayerischen Wappen, mit der Krone, und die Schilder, mit Lorbeer- und Oehlzweigen umwunden.

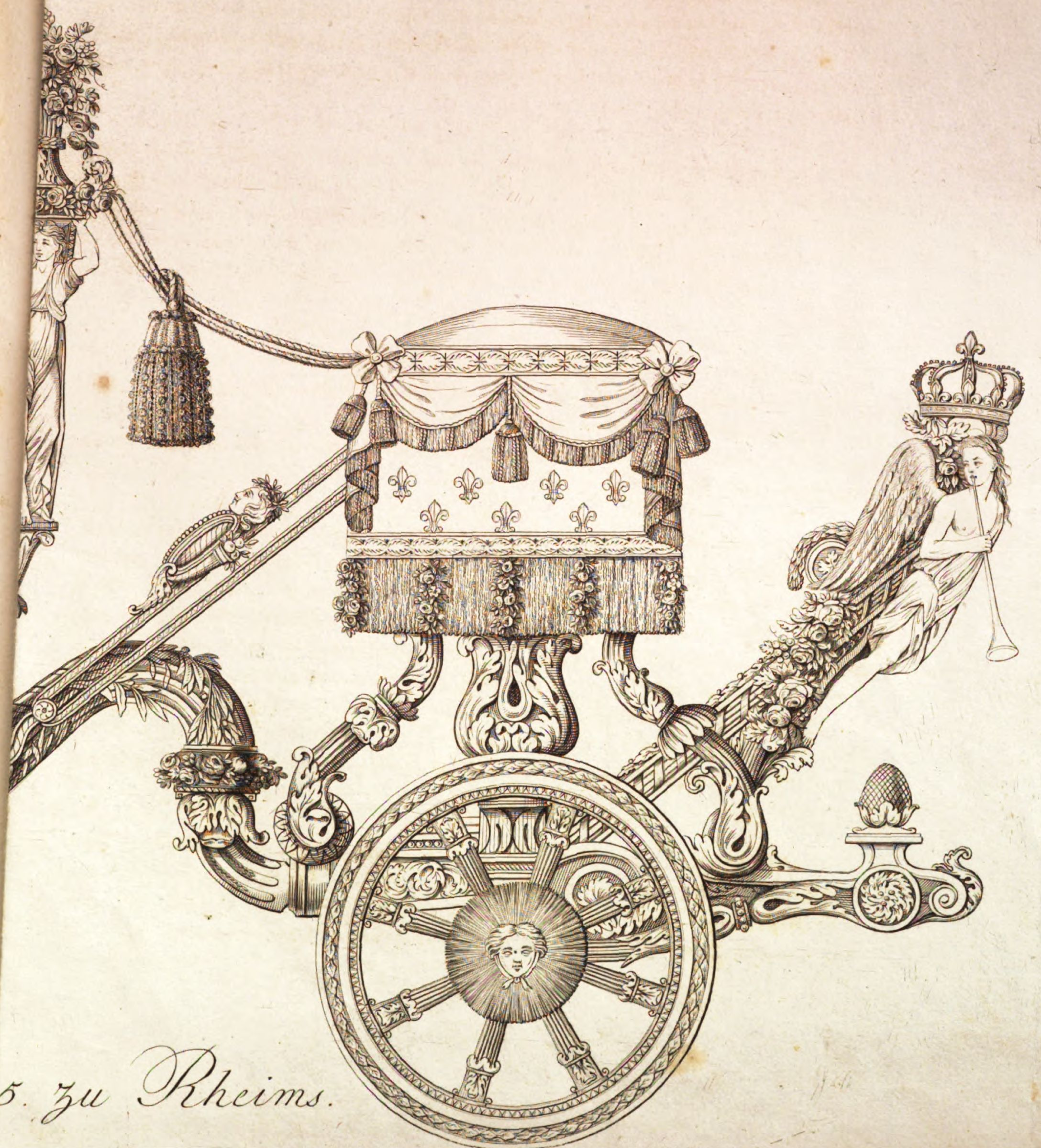
Die inwendige Seite des Kastens ist mit schönem, carmoisinrothen Sammet ausgeschlagen, reich mit goldenen Fransen, Krepinen, Schnüren und Troddeln geziert. In den vier Ecken und auf der Rückwand hängen zusammengefaltete Vorhänge von dichtem, carmoisinrothen Seidenstoffe, mit goldenen Fränschen eingefaſst; die Sitzkissen sind, nach alter Art, hoch mit Federflaumen ausgefüllt.

Das Wagengestelle ist ebenfalls sehr künstlich und reich ausgearbeitet; an die vier Kipfen, welche die carmoisinrothen Riemen tragen, lehnen sich vier Wassergottheiten, welche die *Donau*, die *Isar*, den *Inn* und den *Lech* vorstellen sollen. In der Mitte der zwey hintern Kipfen erhebt sich eine groſse churfürstliche Krone.

Die vier Räder sind von schöner Zeichnung, fleissig ausgearbeitet, und alles Schnitzwerk dieses Wagens ist besonders künstlich geformt, so wie die zwey Schwanenhälse, die in eine Langwiede vereinigt sind. Auch verdient noch die schöne, für die damalige Zeit prächtige Kutschersitz-Decke bemerkt zu werden, welche ebenfalls von carmoisinrothem Sammet, reich mit Stickerey, Fransen und Schnüren ausgeschmückt ist. Die vier groſsen Häng- und Schwungriemen-Schnallen, sind von Bronze, in Feuer vergoldet. Alle Bildhauereyen, sowohl am Kasten, als am Gestelle, sind mit Glanzgold übergoldet, das übrige, verdeckte Holzwerk ist mit rother Lackfarbe angestrichen, und mit Glanzfirniſs überzogen.

Die Kleidung des Kutschers und des Vorreiters sind nach der, zu jener Zeit üblichen, abgebildet, so wie auch die Art der Bespannung und der Geschirre, die mit rothem Sammet, und goldenen Schnüren und Quasten, mit groſsen Kammdecken, Schnallen und Zierbuckeln ausgeschmückt waren.

in 1775.



5. zu Rheims.

C. Schleich Sculp.t

Diese antiken Wagen sind, ungeachtet sie nicht so, wie heutigen Tages, in Federn hingen, dennoch sehr sanft gewesen, wegen der ungeheueren Länge, die man ihnen gab, und weſswegen sie sehr viel Schwung in den darunter laufenden Riemen hatten.

Die Staatscarrosse Kaiser *Carl VI.*, die wir oben beschrieben, hat bey allen Krönungen der römischen Kaiser, bis einschlüſsig des jetzt regierenden Kaisers von *Österreich* Majestät, gedient, und noch bis auf den heutigen Tag sieht ihn das Volk mit Freuden, bey groſsen Feyerlichkeiten, an der Spitze der kaiserlichen Auffahrten prangen, mit der spanischen Bespannung und Begleitung der Kutsche, mit Vorreitern und Reitknechten, wie einst Kaiser *Carl VI.*, damaliger König in *Spanien*, während seines Aufenthaltes in *Madrid* bey öffentlichen Festen sich desselben zu bedienen gewohnt war.

Krönungswagen König Ludwig XVI. von Frankreich. (Tab. XXX.)

Unter den älteren Staatscarrossen verdient jener Prachtwagen eine vorzügliche Stelle, der bey der Krönung *Ludwig XVI.*, im Jahre 1775 den 10. Juny, in *Rheims* gedient hatte. Er hatte, sammt den acht Geschirren, eine Million Livres gekostet. Er ist auf Tab. XXX. nach der Natur abgezeichnet, wie er sich noch in seinem Glanze, gut erhalten, in der königl. Wagenburg zu *Paris* befand. Jetzt aber ist kein Splitter mehr von diesem herrlichen Wagen vorhanden, indem er von dem tobenden Volke, im Anfange der französischen Revolution, zerschlagen und geplündert wurde, so, daſs auch nicht das Geringste davon gerettet werden konnte.

Die Zusammenstellung dieses Wagens hatte etwas ungewöhnlich Groſses in der Bauart. Die meiste feine Bildhauerey am Kasten war von Messing und in Feuer vergoldet. Man war damals noch nicht gewohnt, solche Prachtwagen, in einem überdachten Geschmacke, verfertigt zu sehen, und obgleich man es noch nicht wagen wollte, diesen schweren Kasten in die damals schon erfundenen Stahlfedern zu hängen, so waren doch die vier hölzernen Kipſen, zwischen welchen er schwebte, so künstlich und reich angebracht, daſs solche in der Zeichnung des Ganzen die Stelle der Federn schön ersetzten.

Alle die Blumengewinde, die unter dem Gesimse, bis an die oberen Krystallgläser, herunterhingen, so wie die, welche die Guirlanden, in der Mitte der

Nebenseiten, der Vorder- und Hinterwand, bildeten, waren auf das Feinste aus Bronze von den ersten Blumenschnitzern, gearbeitet, so wie auch die acht Blumenvasen, die den oberen Theil der Himmelsdecke schmückten. Eben so waren die oberen Friesen, die den Rand des Himmelsgesimses umgaben, und die Wappen *Frankreichs*, mit ihren Lorbeerzweigen, darstellten, zwey auf jeder Seite, und eine dergleichen in der Mitte des Obertheiles des vorderen Glases, und eines über dem Glase der Rückwand, alle sehr künstlich von Bronze, in Feuer vergoldet, so wie die zwey Löwenköpfe, von zwey Lorbeer- und Olivenzweigen umgeben, welche die Mitte der beyden Thüren einnahmen, und die Blumenguirlanden aufzufassen schienen. Ueber jeder Thüre an dem Hauptgesimse war ein doppelt verzogenes *L.* (*Louis*) mit einem Rosenzweige verbunden, ebenfalls von Bronze, in Feuer vergoldet. Besonders glänzend zeigten sich aber die vier, von Bronze gearbeiteten und vergoldeten, Kapseln, die, vier Sonnen vorstellend, die Muttern der Achsen und der vier Naben verdeckten, hinter welchen sich die Räder drehten. Auf den hinteren zwey Kipfen erhoben sich zwey Königskronen von Bronze, besonders schön gearbeitet.

Es ist zu bemerken, daſs man zu jener Zeit noch sehr viele Bildhauerey an die Verzierungen der metallenen Kanonen verschwendete, worauf gewöhnlich das Wappen und die Krone von *Frankreich*, und, auf den zwey Bögen in der Mitte, meistens Delphine angebracht waren.

Die Leute waren damals sehr geübt in dergleichen Metallarbeiten, und sie waren es, welche die schönen Zierathen und Laubwerke an den Schwanenhälsen und dem übrigen Stützenwerke zu verfertigen unternommen hatten.

Die vier Cariatiden, die, an den vier Ecken des Kastens, den Kutschenhimmel zu tragen schienen, hielten mit der einen Hand die zwey Enden der Blumenguirlanden, welche die zwey Seitentheile, in der Mitte dieses Kastens, schmückten, eben so waren die unteren Theile der Himmelschwingen rings um den Kasten mit leichteren Blumenkränzen oder Guirlanden behangen; die vier Thürstollen, so wie die vier gebogenen Einfaſsleisten der hinteren und vorderen, geschweiften Krystallgläser, und die Einfassung der hinteren und vorderen Glastafeln, waren mit Sträuſsen von Lilien und Rosen, auf das Künstlichste gearbeitet, umgeben. Auswendig auf der Himmelsdecke, die mit carmoisinrothem Seidensammet überzogen war, saſs in der Mitte das Bildniſs der Göttin *Minerva*, mit Schild und Lanze, in ihrem kriegerischen Helme, und mit der Egide, womit diese Göttin bezeichnet wird. Das mantelähnliche Gewand, das sie zur Hälfte umhüllte, verherrlichte noch um Vieles die Schönheit dieser Bewunderung erre-

genden Gestalt, welcher ein kleiner Genius nebenher ging, einen Oehlzweig und eine Krone in den Händen emporhaltend. Vor ihr und hinter ihr spielen verschiedene Genien, durch die Attribute von einigen bekannten Regententugenden bezeichnet, wie z. B. die Gerechtigkeit, die Tapferkeit, die Klugheit und die Vorsicht. Ueber den vier Eckstollen, auf der Himmelsdecke, ragten vier künstliche, große Blumenkörbe empor, eben so vier dergleichen etwas Kleinere über den vier Thürsäulen der zwey Seitenthüren. Die beyden Seiten der Bodenschwellen waren mit den Wappen von *Frankreich* und *Navarra* geziert, und mit den Orden des heiligen Geistes und des goldenen Vließes umhangen. Zwey Genien hielten die Krone von *Frankreich* über die beyden Schilder empor, und die ganze untere Seite der Kastenschwelle war mit einer reich durchbrochenen Verzierung von Bronze. in Feuer vergoldet, so wie die vier Ecken-Löwenköpfe, durch welche die Hängeriemen gezogen waren, auswendig mit carmoisinrothem Sammet, reich mit Gold gestickt und mit vier künstlich ausgearbeiteten, in Feuer vergoldeten Schnallen verziert.

Die äußere Seite des Kastens war auf den vielen Tafeln, so wie auch auf der vorderen und hinteren Wand mit einem Boden von Glanzgold überdeckt, der mit Mahlerey, von den ersten Meistern damaliger Zeit, geschmückt war. Sie stellten meistens Allegorien vor, wie die Völker von *Frankreich*, Ackerbau, Handel, Künste und Wissenschaft dem Besten der Könige huldigten. Auf den Anderen waren die Tugenden vorgestellt, die den Thron schmücken, und das Erbtheil der Könige sind. Das Ganze war mit dem Glanzlack des berühmten *Martin* überzogen, welcher durch sein Feuer und seine Klarheit so glänzend erschien, daß man solchen für das feinste, geschliffene Glas angesehen hätte.

Die Bockdecke war, wie die innere Auspolsterung, von feinem carmoisinrothen Seidensammet, ringsum mit goldenen Lilien und dergleichen Fransen, Galonen, Quasten und Krepinen reich verziert, so auch die vier goldenen Schnüre mit Quasten, die dazu dienten, den Kasten in gleichem Schwunge zu erhalten. Das Gestelle war noch etwas altmodischen Baues, sehr lang, mit hohen Hinterrädern, gegen welche die vorderen sehr niedrig schienen. Eine Fama mit ihrer Posaune ziert den Vordertheil des Fußbretes des Kutschers. Alle Bildhauerey an diesem Gestelle ist geschmackvoll, so wie auch das Eisen- und Stützenwerk, die von den ersten Meistern von *Paris* künstlich ausgearbeitet waren. Uebrigens ist die ganze äußere Form, so wie auch das Maaßverhältniß dieses, für jene Zeit, sehr schönen Wagens, im beygehenden Risse genau nachgebildet, besonders sind die, in eine hölzerne Langwiede sehr künstlich eingefaßten, Schwanenhälse zu bemerken.

Der unten angedeutete französische Maafsstab gibt für den Kenner des Wagenbaues genauere Auskunft.

Beschreibung der Ordnung des Zuges bey Eröffnung der bayerischen Stände-Versammlung in München. (Tab. XXXV. k. b. Prachtwagen.)

Am 4. Februar 1819 fuhren Se. königl. Majestät, *Max Joseph*, um 11 Uhr aus der königl. Residenz, wobey der Platzhauptmann *Wunschwitz* den Zug eröffnete, der in nachbeschriebener Ordnung folgte:

Eine Abtheilung der Gensdarmerie, kommandirt vom Rittmeister *Joubin.*

Der Stadtkommandant, Freyherr von *Ströhl*, mit dem Platzmajor, Freyherrn von *Fürstenwerder*.

Eine Escadron bürgerl. Cavallerie, kommandirt von Oberlieutenant *Weinzheimer*, als Rittmeister, Oberlieutenant *Glötner*, und Unterlieutenant *Schmidbauer*.

Eine Escadron Chevauxlegers, welche der Oberlieutenant *Paul Grill* und der Unterlieutenant *Carl v. Redwilz*, kommandirte.

Der Hoffourier *Damberger*.

Sämmtliches Hoflivrey-Personal, paarweise, in Gallaliverey.

Der Hoffourier *von Reichel*.

Die Hofofficianten und übriges Personal der Hofstäbe, nach ihrem Range, in Gallauniform.

Der Kammerfourier *Bofsard*. Dann folgten:

Der Bereiter *Kleese*.

1) Ein viersitziger Stadtwagen, blaulackirt, auf Lapis lazuli Art, reich plattirt und vergoldet, mit sechs Hellbraunen, schwarzen, silberplattirten Geschirren, weissen Einflechten, Zügeln und Quasten. In diesem safsen zwey königliche Ceremonienmeister, der Baron *Lemps* und Graf von *Jonner*.

Ein Reitknecht.

2) Ein viersitziger Stadtwagen, hellblau lackirt, mit rothem Gestelle, reich vergoldet und plattirt, mit sechs Fuchsen, die Geschirre von schwarzem Blankleder, plattirtem Beschläge, weissen Einflechten, Zügeln und Quasten.

In diesem Wagen safsen die Kammerherren Sr. Majestät des Königs, Graf von *Lerchenfeld* und Graf von *Rambaldi*.

Ein Reitknecht.

3) Ein viersitziger Stadtwagen, hochblau lackirt, und vergoldet, reich mit Silber plattirt, mit sechs Braunen, die Geschirre mit Silber plattirt, mit weissen Einflechten, Zügeln und Quasten.

Tab. XXXV.

Staats-Wagen

pectors Christ.n Ginzrot,

hen verfertiget MDCCCXVIII.



In diesem Wagen safsen, Se. Excelenz, der Oberst-Ceremonienmeister Sr. Majestät, Graf von *Thöring Seefeld.*

Ein Reitknecht.

4) Ein viersitziger Stadtwagen, hellblau lackirt, reich vergoldet und plattirt, mit sechs Hellfuchsen, die Geschirre von schwarzem Blankleder, mit gold- und silberplattirtem Beschläge; Einflechten, Zügel und Quasten von blauer, weisser und gelber Seide.

In diesem Wagen safsen Se. Excelenz der Oberst Hofmarschall, Freyherr von *Gohren*, mit dem Reichsapfel. Auf dem Rücksitze im Wagen der königliche Kammerherr, Freyherr von *Freyberg*.

Ein Reitknecht.

5) Ein viersitziger Stadtwagen, weifs lackirt, das Gestelle blau, reich plattirt und vergoldet, mit sechs Rappen, die Geschirre von schwarzem Blankleder, mit Gold und Silber plattirt; die Einflechten, Zügel und Quasten von weifs und blauer Seide.

In diesem Wagen safs Seine Excellenz, der Oberstkämmerer Graf von *Taxis*, mit dem Schwerdte, und auf dem Rücksitze im Wagen der Kammerherr Graf von *Seinsheim.*

Ein Reitknecht.

6) Ein viersitziger Stadtwagen, der Kasten braun lackirt, und mit Streugold übersäet, durchaus reich plattirt, mit sechs Schimmeln, schwarzen, mit Silber und Gold plattirten Geschirren; die Einflechten, Zügel und Quasten von rother und gelber Seide.

In diesem Wagen safs Seine Excellenz, der Staats- und Justizminister Graf von *Reigersberg*, mit der Verfassungsurkunde; auf dem Rücksitze im Wagen der königl. Kammerherr, Graf *Fritz* von *Yrsch.*

Ein Sattelmeister.

7) Ein viersitziger Staatswagen, ringsum mit sieben geschliffenen Glas-Tafeln, die Tafel des Kastens ganz übergoldet, inwendig mit hellrothem Sammet ausgeschlagen, und mit goldenen Borten besetzt, mit sechs Kastanienbraunen. Die Geschirre von rothem Saffian, mit vergoldetem Beschläge, die Einflechtzeuge, Zügel und Quasten von hellrother Seide, mit Gold durchwirkt.

Fürst *Fugger* von *Babenhausen* mit dem Zepter; auf dem Rücksitze im Wagen der königl. Kammerherr Freyherr von *Lilien.*

Der Bereiter *Steger.*

8) Eine grofse Staatscarrosse, der Kasten ringsum mit acht Glastafeln umgeben, die Tafeln mit Streugold und Glanz lackirt; inwendig mit hellrothem Sammet ausbeschlagen, und so, wie die Bockdecke, reich mit Gold gestickt; die

Zierathen am Kasten, die obere Gallerie, die Seitenverzierungen, die Bodenschwellen, die Schnallen, Thürgriffe sind aufs Künstlichste gearbeitet und in Feuer vergoldet; besonders geschmackvoll ist die schöne Einfassung, von durchbrochener, in Feuer vergoldeter, Bronzearbeit, welche die Tafeln des Kastens umgibt, worauf abwechselnd der Stammbaum, mit den Bildnissen der Regenten des pfälzischen und bayerischen Hauses, von Lorbeer-, Eichen- und Epheulaub umschlungen, vorgestellt ist. Mit sechs Schimmeln bespannt; die Geschirre sind von rothem Saffian, mit Gold gestickt, und mit vergoldetem Beschläge besetzt; die Einflechten, die Zügel und die Quasten sind von hellrother Seide, mit Gold durchwirckt.

In diesem Wagen fuhr der Kron-Oberst-Postmeister, Fürst von *Thurn* und *Taxis*, mit der königl. Krone. Auf dem Rücksitze im Wagen der königl. Kammerherr, Graf *Carl* von *Yrsch*.

Diesem folgte eine halbe Escadron Gardes du Corps zu Pferde, commandirt von dem Rittmeister, Grafen von *Taufkirchen*, dem Oberlieutenant von *Brandenstein* und dem Lieutenant Graf *Spretti*.

Der Reichsherold von *Stürzer*, zwischen zwey Canzleysecretairen, *Gessele* und *Rösgen*. Alle drey in altdeutscher Heroldstracht von hellblauem Sammet, reich mit Silber gestickt und besetzt. Die Decken ihrer Pferde, welche sehr weit und tief waren, von hellblauem Sammet, mit silbernen Borten und Fransen, mit Troddeln umgeben, und mit dergleichen Quasten bereichert; die Zäume, die Vorder- und Hinterzeuge, die Gebisse und Steigbügel waren von Silber und nach altdeutscher Form.

Dann folgte der königl. Stallmeister und Kammerherr, Freyherr von *Freyberg*. Drey Oberbereiter, *Bauer*, *Franz Schreiner* und *Xaver Schreiner*.

Ein Sattelmeister.

Der achtspännige königl. Prachtwagen, von Goldbraunen gezogen. Der obere Kasten ist ringsum mit geschliffenen Gläsern umgeben, die Tafeln sind mit Streugold und glanzlackirt, inwendig mit carmoisinrothem Sammet ausbeschlagen, und überall reich mit Gold gestickt.

In diesem sassen Seine Majestät, der König *Max Joseph*. Vorne am achtspännigen Zuge ritt rechts der General-Adjudant Graf von *Rechberg*, und links der Flügel-Adjudant Graf von *Zweybrücken*.

Zur Rechten des Wagens ritt Seine Excellenz, der königl. Oberst-Stallmeister Freyherrn von *Keſsling.* Zur Linken des Wagens Seine Excellenz, der Capitain der Garde der Hatschiere, Graf von *Marsigli.*

An dem vordern Rade gingen rechts und links zwey Kammerhusaren, und am Hinterwagen rechts und links zwey Heyducken.

Neben dem Wagen Seiner Majestät des Königs gingen rechts und links die Garde Hatschiere, so wie auch neben dem Wagen, worin die Krone, der Zepter, die Verfassungsurkunde, das Schwert und der Reichsapfel gefahren wurden.

Zwey Edelknaben des Dienstes, Baron *Welden* und Baron *Gumpenberg*, ritten hinter dem Wagen.

Ein Bereiter.

Diesen Zug schloſs eine halbe Escadron Gardes du Corps zu Pferde; neben jedem Pferde der sechs- und achtspännigen Kutschenzüge gingen ein Reitknecht in der Staatslivrey, mit der Gerte in der Hand.

Sowohl die Kutschenpferde, als die Reitpferde, die bey diesem Zuge erschienen, waren Hengste und Langschweife und fast durchgängig in den königl. Gestütten, von orientalischer Race, gezogen.

So wie die Uniform des Oberststallmeisters, waren auch die des Stallmeisters, der Edelknaben und der Ober- und Unterbereiter hellblau, und, nach der Verschiedenheit ihres Grades, mit Silber gestickt. Die Sättel ihrer Pferde waren von carmoisinrothem Sammet, eben so die Schabraken mit silbernen Borten und Drasselfransen besetzt; die Zäume und das übrige Reitzeug, Schweifeinflechten und Quasten waren durchgängig von Silber. Sämmtliche Livrey- und Hoflackeye, Kutscher, Vorreiter und Reitknechte waren hellblau, mit Silber auf allen Nähten besetzt.

Dieser Prachtzug, der zugleich an Einen der feyerlichsten Tage erinnert, wird lange in dem Andenken der Bewohner *Münchens* eingeprägt bleiben, um so mehr, da man weiſs, daſs alle die vielen Gegenstände, die sich im Einklange ihrer Bewunderung darboten, ganz das Ergebniſs des vaterländischen Kunstfleiſses sind. Die Verschiedenheit und Abwechslung dieser Gegenstände, die Menge der reich und passend gekleideten Dienerschaft, die schönsten, stolzesten Pferde, die wohlgeübten Reiter, die Mannigfaltigkeit der kostbaren Klei-

dungen, die prächtigen und geschmackvollen Wagen, und die reichen Pferde-Beschirrungen, Zäumungen und Reitzeuge, deren Glanz durch die Strahlen der Sonne an diesem heiteren Tage noch mehr verherrlicht wurde, fesselten die Blicke der fremden und einheimischen Zuschauer, und alle zollten der Ordnung, der klugen Eintheilung und dem schönen Einklange, der das Ganze belebte, ihren lebhaften Beyfall. Besonders aber schienen die Augen der Zuschauer mit Vergnügen auf dem neuen Prachtwagen zu verweilen, der den Abgott ihres Herzens, den König *Maximilian* trug.

Dieses schöne Kunstwerk, woran die so schwierige Aufgabe: Reichthum und Glanz mit Kunst und Geschmack übereinstimmend zu vereinigen, vortheilhaft gelöst zu seyn scheint, ist nach dem Entwurfe Seiner Excellenz, des königl. Oberststallmeisters, Freyherrn von *Kessling*, von hiesigen Künstlern und Hofarbeitern, wie z. B. der Kasten und das Wagengestelle von dem hiesigen Hofwagner *Lankensperger*, das Beschläge davon durch den königlichen Hofschmidt, *Klostermayer*, ganz und mit dem größten Fleiße ausgearbeitet worden. Die inwendige Auspolsterung von feinsten, rothen Sammet, ist durch den verstorbenen Hofsattler, *Picking*, auf das Beßte besorgt und die reichen Stickereyen, sowohl in dem Inwendigen des Kastens, als jene der Aussenseite, an den Hängriemen und allen übrigen Stickereyen des sämmtlichen Riemwerkes sind durch den verstorbenen Hofsticker *Vogl* verfertigt worden. Alle Verzierungen in Messing und die Bronzearbeiten, so wie die Vergoldungen in Feuer und Ausziselirungen sind von den bekannten Künstlern, dem Hofsilberarbeiter *Jehle* und dem Hofgürtler *Probst*, Vater, gemacht worden. Die Bildhauerey in Laubwerk und Blumengewinden, die sowohl am Kasten, als am Wagengestelle angebracht ist, der berühmte Hofbildhauer *Schwanthaler*, mit vielem Fleiße und vieler Zartheit, gearbeitet.

Was die Mahlerey und die sämmtliche Holzvergoldung am Kastengestelle betrifft, so ist diese, zur größten Befriedigung der Kenner, ganz allein durch den königl. Hofwagen-Mahler und Lackirer, *Johann Riederauer*, verfertigt worden, ganz nach dem Plane, den Zeichnungen und unter Aufsicht des königl. Hofwagen-Inspectors *Ginzrot* in *München*. Das Ganze erhielt von in- und ausländischen Kennern dieses Faches den ungetheiltesten Beyfall. Der Sachkundige bemerkt an diesem Wagen besonders ein gefälliges, wohlberechnetes Maaßverhältniß, welches bey dem vergrößerten Maaßstabe dieses Wagens, der hierin, wie in der ganzen Bauart, völlig von der Gewöhnlichen abweicht, desto reiflicher berücksichtigt werden mußte.

Der geräumige, schön geformte Kasten ist in der obern Hälfte ringsum mit Spiegelgläsern umgeben, so, dafs die reichgestickte, carmoisinsammtene innere Ausfütterung sich ganz dem Auge darbietet. Von Aufsen ist der Kastenhimmel von vier Cariatiden getragen, die aus den vier Eckstollen emporragen, und mit einer carmoisinsammtenen, mit goldenen Fransen bedeckten Decke überzogen, aus deren Mitte sich die königliche Krone mit Schwert und Zepter, auf einem Kissen ruhend, von der feinsten vergoldeten Bronze-Arbeit erhebt.

Den äufseren Himmelrand umgibt eine vier Zoll hohe, in antikem Geschmacke gearbeitete, durchbrochene und in Feuer vergoldete Gallerie, aus deren Ecken vier schön geworfene Straufsenfederbüsche sich erheben. Die unteren Tafeln des Kastens sind mit feinem Streugolde dicht übersäet, und mit einem harten Glanzfirnifs überzogen, der dem geschliffenen Spiegelglase und dem so hoch berühmten *Vernis de Martin* an die Seite gestellt werden kann. Auf den vier Haupttafeln prangt das grofse königl. bayer. Wappen, und die vier kleinen Seitentafeln ziert der königl. Namenszug, im runden Schilde, mit Krone und Orden. Die Eckstäbe rings um den Kasten sind mit durchbrochenem Lorbeer- und Epheulaub umwunden, und die Mitte des Kastens umlaufen ringsum künstlich gearbeitete und vergoldete Blumengewinde, auf einer purpurnen, mit Gold durchschimmerten Friese. Die zweystuffigen, mit Sammet überzogenen und mit schweren Goldfransen umfafsten Fufstritte sind auswendig an dem Kasten angebracht, und stellen eine mit Eichenzweigen umwundene Lyra vor, die, ebenfalls von vergoldetem Bronze, das prächtige Ansehen des Kastens vollenden. Alle die übrigen, rings um denselben angebrachten vergoldeten Bronzearbeiten zeichnen sich eben sowohl durch ihre künstliche Arbeit, als durch die ächte, glühende Vergoldung aus. Dieser Kasten schwebt auf einem Gestelle mit doppelten Schwanenhälsen zwischen vier hohen C förmigen Stahlfedern, die ebenfalls mit in Feuer vergoldeten Zierathen umfafst sind. Die Hängriemen-Schnallen, und alle Uebrigen von kleinerer Gattung sind von sehr angenehmer Form und künstlicher Arbeit. Die vier Hängeriemen, so wie die Schwung- und andere Riemen sind mit Carmoisinsammet überzogen, und reich mit Gold gestickt.

Das Wagengestelle scheint, trotz der grofsen Masse des Ganzen, verhältnifsmäfsig und gefällig. Vorne erhebt sich der Kutschersitz auf zwey Fasces, die auf Löwenfüfsen stehen, und aus denen am oberen Ende zwey Löwenköpfe hervorragen, und wird von vier schön geformten

Stützen, die auf den Schwanenhälsen ruhen, gleichsam in der Luft schwebend, getragen.

Das Fufsbret des Kutschers und das ganze Vordergestelle ist sehr reich mit Bildhauerey verziert, so wie das Hintergestelle mit dem Bediententritt, auf dessen sammtenen, mit Stickerey umgebenen Kissen zwey liegende Sphinxen sich vortheilhaft auszeichnen. Die vier Räder sind an ihren Speichen und Felgen reich mit Bildhauerey bedeckt, und die Enden ihrer Naben umfafsen vier vergoldete Kapseln, aus deren Mitte vergoldete Löwenköpfe von Bronze hervorragen, die an den Achsenenden befestigt sind. Das Gestelle sammt den Rädern ist ganz übergoldet, und mit einem lebhaften Glanzfirnifs überzogen, welches um so angenehmer dem Auge schmeichelt, da die vielen, hin und wieder mit Geschmack vertheilten Arbeiten von carmoisinrothem Sammet und Saffian, so wie die sehr reiche sammtene, mit Gold gestickte und von schweren goldenen Fransen und Quasten strotzende Bockdecke, das Einförmige einer ganzen Vergoldung angenehm und hinlänglich unterbrechen.

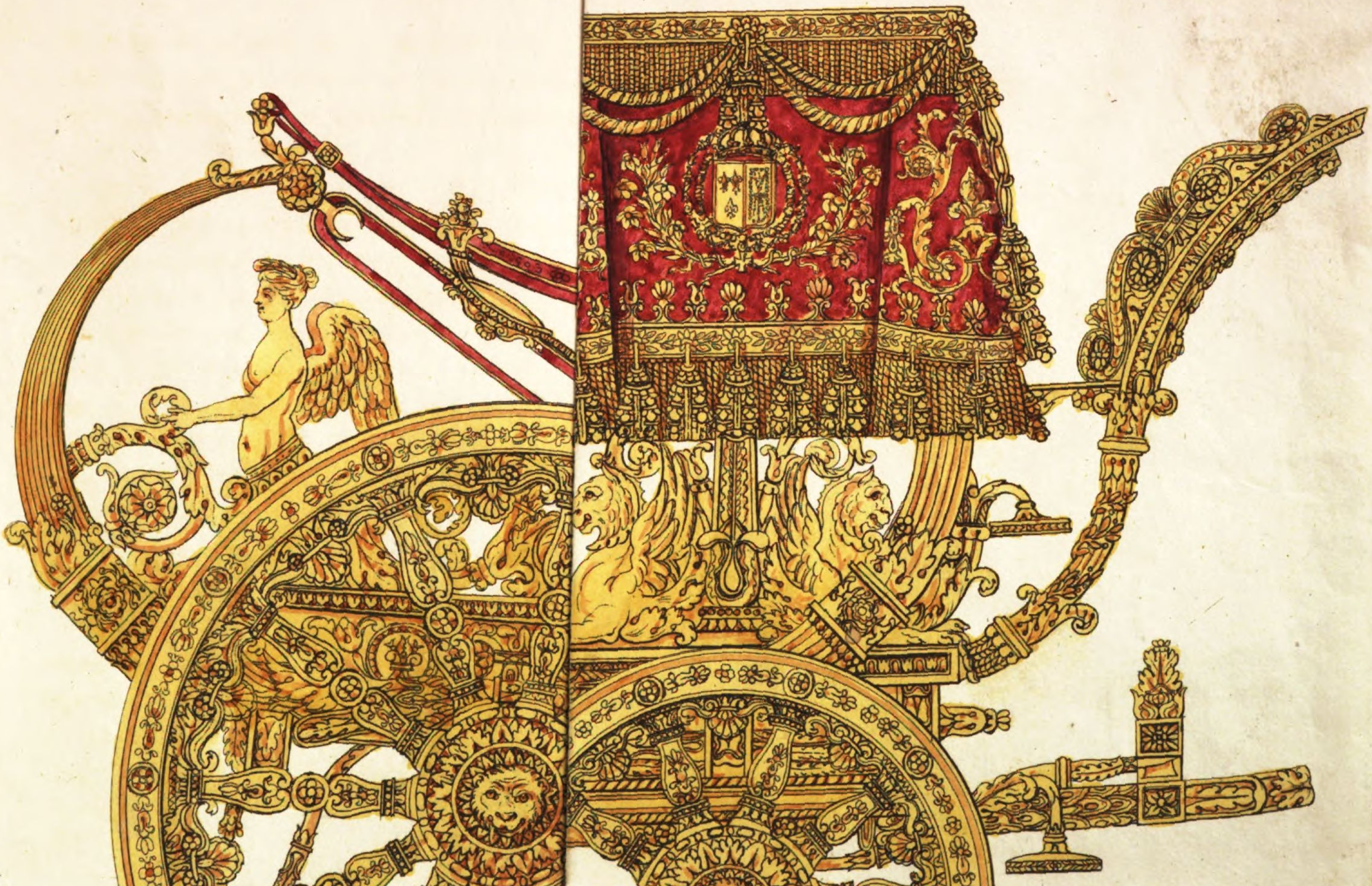
Das Ende der reichen Deichsel dieses Wagens ziert ein aus Bronze in antikem Geschmacke künstlich ausgearbeiteter und in Feuer vergoldeter Widderkopf, mit einem Ringe im Maule, worin die Vorwage befestigt ist, an der die acht vorgespannten Pferde ziehen.

Endlich wird auch der Glanz dieses Prachtgefährtes noch durch die kostbaren Geschirre des Achtgespannes vollständig, die von rothem Saffian mit Gold gestickt, und mit künstlich ausziselirtem, vergoldeten Beschläge besetzt, mit Einflechten, Quasten, Zügeln und Leitsailen von carmoisinrother Seide, mit Gold durchwirkt auf das Herrlichste bereichert sind, wobey noch die helmartigen Kopfaufsätze von Straufsenfedern und Reigerbüschen dem Ganzen ein schön vollendetes Ansehen geben.

Krönungswagen König Carl X. von Frankreich.
(Tab. XXXIV.)

Dieser prächtige Wagen ist nach den Zeichnungen der ersten Künstler und Baumeister in *Paris* im Jahre 1823 angenommen und verfertiget worden.

Tab.XXXIV



J.C. Ginzrot del.

C. Schleich Sculp.

№34

In dieser schönen, mit acht Pferden bespannten Kutsche hat König *Carl X.* seinen feyerlichen Einzug in der Kirche *notre Dame* zu *Rheims* im May 1825 gehalten.

Die Pferde waren vom Bocke aus vom Kutscher mit langen Leitsailen geführt, und auf dem Einen der zwey vorderen Pferde saſs ein Vorreiter, mit französischen groſsen Kesselstiefeln *(bottes à Chaudrons)*. Die mittleren Pferde waren durch Reitknechte an Handzügeln geführt, in groſser Gallaliverey und mit Reitgerten in den Händen.

Der Kasten dieser schönen Kutsche ist von einem angenehmen Umrisse. Die Ecksäulen bilden vier Füllhörner, die aus den Bodenschwellen entspringen, aus denen vier Büsten von Cariatiden entwachsen, welche den Architrav rings um den Kastenhimmel auf den vier Ecken festhalten.

Auf jeder Seite hat der Kasten drey groſse, geschliffene Spiegelgläser, in rothsammtenen Rahmen, mit goldenen Röschen und Sternen übersäet. Der obere Theil der Rückwand ist ebenfalls mit Krystallgläsern geschlossen, und, so wie die Rahmen, oben eingesetzt. Die vier Figuren an den Ecken, wie die meisten Bildhauereyen sind von Holz, und von den ersten Meistern in *Paris* ausgeschnitten. Die Himmelsdecke ist wie ein Thronhimmel, *(Imperiale)* gewölbt. Zwey Schilder, die sich in der Mitte zusammen lehnen, enthalten den königlichen Anfangsbuchstaben *C (Carl)* doppelt ineinander geschlungen, und sind rings um jeden Schild mit einem antiken Lorbeerkranz umfaſst, in deſsen Mitte sich die französische Königskrone erhebt. Zu Schildhaltern dienen hier zwey Bilder der Fama, die auf der Himmelsdecke sitzen, und mit weissen Lilien und anderem Laubwerk umgeben sind. Auf den vier Ecken erheben sich vier stolze Federbüsche, von Strauſsen- und Reiherfedern zusammengesetzt. Der Himmel ist mit carmoisinrothem geschnittenen Sammet überzogen, worauf die vorgemeldeten Uebergoldungen angepaſst sind. Das reiche Gesimse, welches den oberen Theil rings um den Kasten umgiebt, ist deutlich genug abgebildet, um als Muster dienen zu können, für Einen, der schon einigen Begriff von dergleichen Verzierungen besitzt. Ringsum in der Mitte wird der Kasten mit einer sechs Zoll breiten Guirlande durchschnitten, die sehr künstlich von Bronze, in Feuer vergoldet, ausziselirt ist, so wie die zwey antiken Guirlanden, die unter dem Kasten, längs den Bodenschwellen, herlaufen, aus deren vier Enden die Hängpratzen entspringen. Eben so sind die Stäbe, welche den ganzen Kasten, die Thüren und Fenster umfassen, so wie alle inne-

ren Zierathen des Kastens. Die Gallerie, die den Rand des Kutschenhimmels rings umgibt, mit Perlenreihen, welche die Tafeln des Kastens längs den Stäben schließen, sind ebenfalls alle auf das Feinste ausgearbeitet und in Feuer vergoldet. Ueberdieſs sind noch alle die vergoldeten Bronze von dem Wagengestelle sehr beträchtlich, wie z. B. die Verzierungen der äusseren Schwanenhälse, der vier C Federn und der übrigen, reichen Beschläge von Eisen, die mit Laubwerk ausgeschmückt sind. So sind auch die Zierathen zwischen den Speichen und den Felgen. Die vier Muttern an den Achsen sind mit vier Löwenköpfen, statt der Kapseln, bedeckt, die ebenfalls von vergoldetem Bronze gearbeitet sind.

Der Kutschersitz ist von zwey antiken Chimären auf jeder Seite getragen, mit einem reichen Fuſsbrete verziert; die hintere Brücke, wo gewöhnlich die Diener aufsteigen, (obgleich solches hier nicht der Fall ist), mit zwey Sphinxen und reichem Laubwerke. Die vier Häng- und Schwungriemen-Schnallen zeichnen sich besonders durch ihre sehr feine Arbeit und künstliche Vergoldung aus; die Hängriemen, Schwungriemen, und übriges Riemenwerk mit carmoisinrothem Saffian überzogen, und mit weissem Spinal gestickt.

Zu bemerken ist hier, daſs der Kasten einen überaus prächtigen Glanz in seiner Vergoldung zeigte. Dieses kam aber daher, daſs man auf die hölzernen unteren Tafeln dergleichen Füllungen von Kupfer, genau passend, auftrug, und solche in Feuer vergoldete, weſswegen man auch keine Fuge von Goldblättern entdecken konnte. Der Historienmahler, welcher die Wappen von *Frankreich* und *Navarra*, nebst den übrigen allegorischen Bildern auf diese vergoldeten Füllungen ringsum mahlte, konnte dieses ungestört vollenden, ohne daſs ihn der Lackirer in seiner Arbeit hinderte.

Die innere Ausfütterung des Kastens war von carmoisinrothem Sammet, nach den prächtigsten Zeichnungen in Gold gestickt; die vordere wie die hintere Wand, waren mit herrlichen Gewandungen von Sammetzeug, in Form von Ziervorhängen, reich mit Borten, Fransen, Stickereyen und Quasten, alle mit Crepinen versehen, geschmückt. So waren auch die innere Himmelsdecke, die Seitenthüren, Kissen und Klappen reich mit Stickerey geziert. Die dreystuffigen Fuſstritte sind ein wahres Meisterstück von Schlosserarbeit; sie sind sehr stark gearbeitet, lassen sich flach zusammen legen, und zwischen den doppelten Boden des Kastens einschieben. Alles dieses übertrifft an Reichthum und Schönheit die Kutschersitzdecke, die mit feinstem carmoisinrothen Sammet bedeckt ist. Auf jeder Seite sieht man die Wappen von *Frankreich* und *Na-*



C. Ginzrot delineav.t Paris 1826.



C. Ginzrot, invent. et delin

varra, die mit den Orden des goldenen Vliefses und des heiligen *Ludwigs* umhangen sind, worauf die Königskrone ruht, auf beyden Seiten von Lilienzweigen umwunden. Ringsum ist die übrige Bockdecke mit goldenen Lilien und mit Laubwerk von der schönsten Zeichnung überstickt. Die prächtigen Einfassungen von Fransen, Crepinen und Quasten, woran eine dicht an die andere schliefset, so wie auch die Troddeln, welche die obere Kante des Sitzkissens umfassen, könnte man wohl das *non plus ultra* der Kutschenverzierung nennen.

An diesem ganzen Staatswagen ist, ausser der Kunstmahlerey am Kasten, auch nicht ein Punkt von Farbe angebracht, und sind alle Gegenstände von Bildhauerey und von Eisen, die nicht mit Bronze überdeckt sind, von den Kutschenlackirern mit Glanzgold übergoldet, sogar an den Rädern ist in- und auswendig alles übergoldet, so dafs daran, wie an dem ganzen Wagen, auch nicht ein Strich Farbe angebracht ist.

Wir glauben dieses Capitel nicht zweckmäfsiger schliefsen zu können, als indem wir noch einige allgemeine Bemerkungen anhängen, über die

Bauart der Pracht- und Ceremonien-Wagen.
(Vergl. Tab. XXXVI. fig. 1. und fig. 2.)

Diese müssen sich nicht allein durch ihre äufserlichen, grofsen, ansprechenden Formen auszeichnen, sondern durch Alles, was ein edler Geschmack, was die Künste und die ausgezeichnetsten Fähigkeiten dazu beytragen können, um ein Werk zu bilden, von dem jeder Kenner sagen mufs, dafs es zugleich schön und prächtig sey. Die Bildhauerey und die Mahlerey müfsen sich die Hand bieten; der Lack und die Firnifse müfsen von einem Glanze seyn, der durch nichts übertroffen werden kann, die Stickerey von einer geschmackvollen, reichen und gewählten Zeichnung, und wie das Bronze auf dem, und rings um den Kasten, abwechselnd von einem feurigen Matt- uud hellem Glanzgolde. Die sammtenen und seidenen Stoffe, womit das Innere des Kastens und die Bockdecke bezogen sind, müssen sich durch ihre Eigenschaft, die Feinheit ihrer Farben und ihre kunstreiche Verarbeitung auszeichnen, so wie die Arbeiten des Posamentirers in den Fransen, den Quasten, Borten u. s. w.

Alles Lederwerk, das an einen solchen Prachtwagen verwendet wird, von der stärksten, bis zur kleineren Gattung, darunter die Saffiane mit gerechnet, mufs sich durch die Güte der Zubereitung, die Milde im Angriffe, hauptsächlich

durch eine glänzende, prächtige Farbe vom Gemeinen unterscheiden. Der mechanische Bau des ganzen Wagens, die genauere Zusammenfügung, die Fertigkeit und der Fleiſs in Bearbeitung der Hölzer, der künstlichen und oft sehr verwegenen Arbeit an den Eisenmassen am Untergestelle, so wie die schön gezeichnete Sprengung der elastischen Stahlfedern, zwischen denen der Kasten weich emporschwebt und gehalten wird: Alles muſs sich vereinigen, durch seltene Schönheit der Arbeit und ausgezeichneten Geschmack zur Verfertigung eines Denkmahles mitzuwirken, das die Nachwelt von dem Kunstfleiſse und dem Kunstsinne derjenigen überzeuge, die zur Fertigung eines solchen Wagens beygetragen haben; da es nicht allein dem geschickteren Arbeiter als ein seltenes und belehrendes Schaustück dienen, sondern auch dem forschenden Kenner einen erfreulichen Anblick gewähren soll, wenn er darin Alles vereiniget findet, was den Kunstfähigkeiten möglich war, hier in Auswahl anzubringen, welches er sehr selten anderswo an ähnlichen Stücken in solchem Ueberfluſse entdecken wird.

Man kann wohl einen schönen Wagen bauen, der sich durch feine Silberplattirungen, durch äusserst feine Stoffe von der schönsten Farbe, durch glänzenden Lack besonders bemerkbar macht, und sich, schön und zierlich, vor Andern auszeichnet; aber er wird nie einen reichen Prachtwagen vorstellen, noch bey feyerlichen Auffahrten, bey ausgezeichneten Volksfesten, an allgemeinen Jubeltagen die Bewunderung unter der Menge der Zuschauer erwecken, die ein übergoldeter Prachtwagen, wie der Vorbeschriebene, hervorzubringen im Stande ist.

Nichts gleicht dem Eindrucke, welchen die Vergoldung, besonders in groſsen Massen, auf die Einbildung und die Sinne des Menschen hervorbringt, ihn, so zu sagen, wider seinen Willen bezaubert, und mit einem äusserst angenehmen Gefühle überströmt, sogar alsdann noch zunimmt, wenn er im Falle ist, zu entdecken, wie viel noch die Künste zur Verschönerung der Formen beygetragen haben. Sey es nun, daſs diese Gefühle von der natürlichen oder sympathetischen Wirkung entstehen, welche das glänzende Gold auf unsere Organe, wie eine hellscheinende Sonne, ausübt, sey es, daſs ein eingewurzeltes Vorurtheil seit unserer zartesten Jugend ein Gefühl von Ehrfurcht, Bewunderung und Freude, beym Anblicke eines Metalles zurück läſst, von welchem so oft das Glück und das Unglück des menschlichen Lebens abhängt.

Die Volksklasse, welche am Wenigsten von diesem edlen Metalle besitzt, und es nur in der Ferne zu erblicken gewohnt ist, verzehrt mit gierigen Augen ein solches, von Pracht und Herrlichkeit strahlendes Werk, und sieht mit einem frommen Blicke den prächtigen Staatswagen des Königs langsam durch die zahllose Menge der Bürger herannahen, und sich vor allen Gegenständen, die ihn in dem feyerlichen Zuge umringen, auszeichnen: es glaubt einen prächtigen Tempel zu erblicken, der ein höheres Wesen einschliefst, den Gegenstand seiner Verehrung, seiner Liebe und seiner ehrfurchtsvollsten Huldigung.

Capitel XII.

Leichenzüge und Trauerfeste vom Mittelalter bis auf unsere Zeiten.

Wenn der menschliche Geist, wie wir gesehen haben, erfindungsreich war in Anordnung und Ausschmückung der Feste, die zum Zwecke hatten, bey feyerlichen Gelegenheiten die Fürsten und Groſsen der Erde zu ehren, und die glücklichen Momente ihres Lebens zu verherrlichen: so war er dieſs nicht minder, wenn ihm die traurige Veranlassung gegeben wurde, bey ihrem Abschiede aus dem Leben denselben die letzte Ehre auszuschmücken; er wand mit gleicher Sorgfalt den Lorbeer-, Myrten- und den Cypressenkranz. Ein den Menschen aller Völker und aller Zeiten gemeines religiöses Gefühl scheint die Feyer für ihre verehrten Todten allen Nationen zum Bedürfnisse, zu einer heiligen Pflicht gemacht zu haben.

Wir haben in dem zweyten Bande dieses Werkes, Cap. VI. Seite 91 bis 118, die Leichenfeyer und Leichenwagen der Alten beschrieben, und unter diesen den Trauerwagen *Alexander* des Groſsen, der Alles übertraff, was in neueren Zeiten Aehnliches versucht worden. Wir glaubten auf dieses Meisterwerk des alten Wagenbaues zur Vergleichung hinweisen zu müssen, ehe wir es unternehmen, diesen Gegenstand fortzusetzen, und bis auf unsere Zeiten zu verfolgen.

In frühester Zeit begegnet uns in der Geschichte, von den Chroniken aufbewahrt, ein altritterlicher Leichenzug, welcher um so mehr angeführt zu werden verdient, als dadurch einer der gröſsten Fürsten das Andenken eines Helden zu ehren suchte.

Roland war in der Schlacht von *Ronceveaux*, im Jahre 778, gefallen. *Carl* der Groſse, der die Tapferkeit eben so sehr achtete, als er selbst tapfer

war, liefs den Leichnam öffnen, mit Balsam, Myrrhen und Aloe vor der Verwesung bewahren, und die Todtenfeyer mit grofsem Gepränge von den Geistlichen halten, die dabey die Funeralien absangen.

Sein Körper wurde in einem vergoldeten Sarge auf einer Bahre von zwey Maulthieren bis nach der Stadt *Blois* getragen; der Sarg war mit reichen Teppichen von Seide behangen, und wurde mit hohen Ehren zur Erde bestattet, sein Schlachtschwert, *Durandal*, über seinem Haupte und sein Hüfthorn, *Olifant*, zu seinen Füfsen, zur Ehre unsers Herrn und als Zeichen seiner hohen Tapferkeit. Tab. CXIV. fig. 2.

Vor alten Zeiten war es üblich, dafs sich die Leidtragenden die zerstäuten Haare mit Asche bestäubten, um dadurch ihre Traurigkeit an den Tag zu legen. Man sieht ein Beyspiel davon bey der Leichenfeyer, die *Fredegunde* ihrem ältesten Sohne, *Clodebert*, halten liefs. Sie wollte, dafs das nämliche Gepränge befolgt werde, wie es bey den damaligen Königen von *Frankreich* üblich war.

Der Leichnam der *Johanna* von *Bourbon*, Gemahlin *Carl V.*, Königs von *Frankreich*, lag auf einem Bette, unter einem golddurchwirkten Teppiche, und eine sehr feine Leinwand bedeckte ihr Gesicht, hinderte aber nicht, dafs man alle Züge desselben gewahr wurde. In der rechten Hand hielt sie einen silbernen Stab, der in eine schön gearbeitete, silberne Rose endigte, und in der Linken einen Zepter.

Der Handelsvorstand und die Schöffen trugen den Himmel von rothem Sammet, gestützt auf vier Lanzen, über der Bahre; die Mitglieder des Parlements umgaben das Leichenbett, und die vier Präsidenten hielten die vier Ecken des goldgewirkten Teppiches. Dieses geschah im Jahre 1370. Tab. CXIV. fig. 1.

Bey dem Leichen-Gottesdienste für *Bertrand Duguesclin*, Connetabel von *Frankreich*, zu *St. Denis*, im Jahre 1389, stieg, auf Anordnung *Carl VI.*, der Bischoff von *Auxerre*, der die Mefse hielt, nach dem Evangelium vom Altare, und nahm an der Chorthüre Platz. Hierauf erschienen vier Ritter, vollständig gewappnet, mit den Waffen des verstorbenen Connetabel *Duguesclin*, welchen sie vorstellten; ihnen folgten vier Andere, seine Paniere tragend, auf Pferden mit schwarzen Decken und seinen Wappen. Diefs waren, sagt der Geschichtschreiber, die schönsten Pferde des königl. Marstalles. Der Bischoff empfing die dargebotenen Pferde, indem er ihnen die Hand auf den Kopf

legte, worauf man sie fortführte; aber man mufste sich in der Folge wegen der Rechte der Abtey vergleichen, welcher sie zufielen.

Der Connetabel von *Clifson* und die beyden Marschälle, *Ludwig* von *Sancerre* und *Mouton de Plainville*, brachten auch ihre Opfer, begleitet von acht Grofsen, deren jeder einen Schild des Verstorbenen trug, ganz mit brennenden Kerzen umgeben.

Diese uralten Weihgeschenke findet man auch bey den ältesten Deutschen eingeführt, wo eben so bey dem Tode grofser Fürsten und berühmter Feldherrn gewöhnlich ihre Schlachtrosse, Waffen und Kriegsrüstungen den nahe gelegenen Klöstern und Abteyen vermacht wurden. Ein schönes Beyspiel frommer Gesinnung liest man in den *Elémens de l'Hhistoire d'Allemagne par l'Abbé Jaquet:* Als der Kaiser der Deutschen, *Ludwig* der Bayer, in blutiger Schlacht den grofsen Sieg auf den Feldern von *Ampfin'* über seinen mächtigen Gegner, *Friedrich* den Schönen von *Österreich*, errungen hatte, eilte er fröhlichen Herzens, umgeben von der edlen Schar heldenmüthiger Fürsten und Ritter gegen *Landshut*. Selbst wollte er seiner geliebten fürstlichen Hausfrau, *Beatrix*, welche in Angst um ihn auf der hohen Burg zu *Landshut* harrte, die glorreiche Sieges-Botschaft überbringen. Nächst *Gaindorf* schofs des Kaisers Rofs hart auf die Knie; *Ludwig* stürzte, und hoch über ihn setzte in gewaltigem Sprunge ein wilder Streithengst, den die Faust seines Reiters nicht mehr zu bändigen und zu halten vermochte. In diesem Augenblicke standen alle vor Schrecken starr; darauf drängten sich aber schnell Mehrere zu *Ludwig* hin, und halfen ihm auf.

Da trat der alte, fromme Marschall von *Sporneck* ihm nahe und sprach: „Mein hoher Herr und Kaiser! die göttliche Mutter hat Euch wunderbar erhalten; Ihr thätet wohl, derselben dankbar auf dieser Stelle für Euere Rettung und für den Siegestag ein Bethaus zu erbauen.“

Freundlich neigte sich *Ludwig* dem tugendlichen Mahner zu, dann kehrte er sich gegen seinen Edelknecht, und rief: „Sattle ab!“ — Darauf legte er die Rüstung von sich, und liefs dieselbe, sammt seinem Schlachtrosse als ein Geschenk dem künftigen Kirchlein zurück.

Dessen Bau hatte schnell begonnen, und bald stand es vollendet da. Wegen jenes Ereignifses ward es Sattlern genannt, und so heifst diefs Heiligthum noch in unsern Tagen.

In der Rechnung der Ausgaben des Hauses *Polignac* vom Jahre 1375 findet sich eine Zahlung von 5 Sols an einen gewissen *Blasius*, der bey dem Leichenbegängniſse des *Johann* Vicomte von *Polignac*, Sohn des *Randonnet Armand*, die Person des Verstorbenen nachgemacht hatte, wie damals bey diesen Zügen üblich, und schon bey den Römern Brauche war.

Es scheint, daſs auch das Ehrenpferd, die zwey Stallmeister und die vier Lakeyen zu Fuſse, welche dasselbe mit bloſsem Haupte begleiteten, sehr dem Pferde und den Bedienten glichen, welche man bey dem Tode der Könige der ersten Dynastie, ehe sie noch das Christenthum angenommen hatten, tödtete, und mit denselben begrub.

In einer Verhandlung zwischen den Pfarrern von *Paris* und der Kirche von *St. Sepulcre* vom Jahre 1319 heiſst es, daſs es einem Sterbenden freystehen soll, sein Grab in dieser Kirche zu wählen, daſs aber sein Leichnam zuerst in die Pfarre, worin er gestorben, getragen werden, und der Pfarrer daselbst die Hälfte von den Leichenkosten, so wie von den Geräthen und Pferden *(Pannis et equis)* haben soll, die bey der Beerdigung zu *St. Sepulcre* zum Opfer gebracht werden.

Der Fortsetzer von *Nangis* erzählt, daſs *Eduard III.*, als König *Johann* von *Frankreich* in *London* starb, demselben mehrere Pferde von Werthe, mit schwarzen Decken und dem Wappen von *Frankreich* geziert, zum Opfer gebracht habe. *)

In einem Manuscripte vom Jahre 1360, welches sich in der königl. Bibliothek zu *Paris* findet, liest man, daſs *Philipp* von *Valois* nach der Schlacht von *Caſsel*, im Jahre 1328, ganz bewaffnet auf seinem Streithengste in die Kirche zu *Unserer lieben Frau* in *Paris* einritt, und dieses Pferd sammt seiner Rüstung zum Opfer darbrachte, und als Dankgeschenk für den Sieg, den er durch ihre Fürbitte erfochten.

Man sieht aus diesen wenigen Beyspielen, daſs in jenen Zeiten die Leichenbegängnisse groſse Kosten veranlaſst haben muſsten. Man findet auch schon frühzeitig Einschreitungen gegen diese Art von Luxus, die nicht selten die

*) Chronique de St. Denis. 1360.

Hinterlassenen an den Rand des Verderbens brachte. So hat schon im Jahre 1425 der Rath der Stadt *Nürnberg* für nothwendig erachtet, zu verordnen, daſs man ferner keine goldenen Tücher, sammtene Gewebe oder seidene Gewänder über die Leichen lege, und dadurch die ohne dem schon kostspieligen Leichendecken verschwenderischer Weise vermehre. Wer das Gebot übertrat, wurde mit einer Geldstrafe von fünfzig Gulden belegt.

Die Leichenzüge der französischen Könige wurden von jeher mit vielem Gepränge und groſser Pracht gefeyert.

Die Leichenbegängniſse von *Ludwig XII.*, *Franz I.*, *Heinrich II.*, *Carl IX*, und *Heinrich IV.* wurden alle auf die nämliche Art gehalten. Sechzehn Kammerherren trugen die Bahre oder das Prunkbett, welches aus einer Matratze bestand, darüber ein groſses Leichentuch von Holländerleinwand, eine lange Ueberdecke von 50 französischen Ellen schwarzen Sammets, und eine andere Decke von Goldstoff, 25 Ellen in der Länge. Auf diesem Bette lag das Bildniſs des verstorbenen Königs, von Wachs geformt, die Krone auf dem Haupte, in der Rechten einen Zepter, in der Linken den Stab mit der Gerechtigkeitshand von Gold; Halbstiefel von Silberstoff, mit Gold gestickt, an den Füſsen, die Sohle von Carmoisinatlas; zwey groſse Kissen von Goldstoff, eines unter dem Haupte, das andere unter den Füſsen. Dieſs Bild war mit einem Hemde von der allerfeinsten Leinwand bekleidet, an den untern Säumen mit einer Stickerey von schwarzer Seide geziert. Ueber dieses Hemd war ein Wammes von Carmoisinatlas gezogen, wovon man nur die Aermel bis an die Ellenbogen sehen konnte, weil der Ueberrest mit der Tunika bedeckt war, die von himmelblauem Atlas, mit gold- und silbergestickten Posamenten besetzt und mit goldenen Lilien übersäet war. Die Aermel der Tunika gingen nur bis an die Ellenbogen. Ueber Alles dieses lag der Königsmantel von violetblauem Carmoisinsammet, ebenfalls mit goldenen Lilien besäet, ohne Aermel, vorne offen, und mit Hermelin gefüttert. Der Kragen war ebenfalls von Hermelin, und in der Breite von zehn Zoll umgeschlagen. Der Sarg, welcher die Leiche umschloſs, war gewöhnlich unter dem Prunkbette; zuweilen war er in einen Wagen gestellt, mit sechs Pferden bespannt. Vier Parlements-Präsidenten, mit ihren königlichen Kleidern angethan und mit ihren bekannten Mützen, trugen die vier Ecken des goldstoffenen Leichentuches über dem Prunkbette, und alle Herrn des Parlements, die es umgaben, waren in Scharlach gekleidet. Der Himmel wurde von dem Vorstande und den Schöffen des Handelsstandes getragen. Der Oberststallmeister mit dem königl. Schwerte und der Schärpe zog auf einem prächtigen Streitpferde, welches mit Decken von schwarzem Sammet,

mit einem grofsen Kreuze von weifsem Atlas gestickt, umhüllt war, vor dem Himmel einher, und vor ihm war das Ehrenpferd, mit einem sammtenen Sattel von violblauer Farbe, die Steigbügel vergoldet, und eine Schabracke vom nämlichen Sammet, mit goldenen Lilien besäet; zwey Stallmeister zu Fufse, schwarz gekleidet, mit blofsem Haupte, führten dasselbe an Handzügeln, und vier Hoflackeyen, auch schwarz gekleidet und mit blofsem Haupte, gingen nebenher, und trugen die vier Ecken der Schabracke.

Bey dem Leichenzuge König *Carl VIII.* von *Frankreich*, im Jahre 1498, gingen unter Andern alle Vorsteher der *Pariser* Universität von allen Facultäten mit. Der Rector hatte sich erboten, alle Schüler der Universität mit sich zu bringen, deren Anzahl sich auf 25,000 belief; aber zur Vermeidung des Gedränges wurden nur die Graduirten, etwa 5,000 an der Zahl, zugelassen. Dann folgten die vier und zwanzig Salzträger der Stadt, die man *Hannouars* nannte. Sie behaupteten ein Privilegium zu haben, die Leiche des Königs von *Paris* bis zum hängenden Kreuze bey *St. Denis* zu tragen; es wurde ihnen aber bedeutet, dafs die Kammerherrn diesen Dienst, unbeschadet ihres Privilegiums, verrichten sollten.

Mr. *de Tou*, Tom. 15. liv. 3., sagt, dafs die *Hannouars* die Leichen *Carl VI.*, des *VII.* und *Heinrich IV.* getragen haben.

Ludwig XIII. starb zu *St. Germain en Laye.* Sein Leichnam wurde nicht nach *Paris* gebracht; daher sein Leichenzug nicht den überraschenden Pomp und das majestätische Gepränge, wie jene seiner Vorgänger, hatte, aber demohngeachtet beobachtete man dieselben Ceremonien bey seinem Leichenbegängnifse. Nach Beendigung der Mefse lud der Ceremonienmeister den ersten Präsidenten, so wie die Präsidenten von *Novion*, *Mesmes* und *Bailleul* ein, die vier Enden des Leichentuches zu tragen.

Nachdem fünf und zwanzig Mann von der schottischen Garde-Compagnie, angeführt von einem Lieutenant und einem Gefreyten, den Leichnam in die Gruft getragen hatten, machte sich der Wappenkönig an die Oeffnung, warf seine Kaputze und seinen Waffenrock hinein und schrie sofort mit lauter Stimme: Wappenherolde von *Frankreich!* Thut eure Schuldigkeit. Da hierauf jeder von ihnen seine Kaputze und seinen Waffenrock abgenommen und in die Gruft geworfen hatte, befahl der Wappenkönig dem Wappenherolde vom Hause *Orleans*, in die Gruft hinab zu steigen, und da alle die Ehrenstücke, die man bringen würde, um den Sarg zu ordnen etc.

Merkwürdig vor Vielen, und ein Zeuge zugleich von der Pracht und von dem Geschmacke jener Zeit ist die

Leichenfeyer Kaiser Carl V.

welche dessen Sohn, König *Philip II.* von *Spanien*, in *Brüssel* halten liefs.

Um unsere Leser in den Stand zu setzen, sich einen Begriff zu machen von diesem imposanten Trauer- und Prunkfeste, geben wir ihnen hier den: „Auszug der wahrhaften und gründlichen Beschreibung der herrlichen Ceremo-„nien und Procession, so an des grofsmächtigsten, unüberwindlichsten Herren „*Caroli V.*, Römischer Kaiserl. Majestät, Leichenzug zu *Brüssel* in *Brabant* „durch *Philipp*, Königl. Majestät aus *Hispanien*, hochlöblichster Kaiserl. Majestät „Sohn, am 29. Dezember des MDLVIII. Jahres gehalten worden.“ Gedruckt zu *Anttrof* bey *Chrystoffen Plantin*, aus dem Brabandischen übersetzt. Dazu die Abbildungen auf Tab. CXV., CXVI., CXVII. und CXVIII.

Nachdem Se. Königl. Majestät die betrübte und klägliche Nachricht aus *Spanien* vernommen hatte, von dem tödtlichen Hintritte ihres geliebten Herrens und Vaters, Kaiser *Carl V.*, hochlöblichster Gedächtnifs, so haben Sie befohlen, dafs man soll in Ihrer Majestät Stadt *Brüssel* mit ganzem Fleifse und Ernst (was zu solcher herrlicher Besingnüssen und Exequien behörlich wären) zu bereiten, welches dann auch aufs allerschönste und prächtigste geschehen ist.

Es wurden also vom königl. Palaste an, bis fast mitten in die Stadt, und von da zur rechten Hand und durch die *Bergsträte* genannt, bis zu *St. Gudeli*, genannter Stadt Hauptkirche, in welcher die Exequien gehalten worden sind, auf beyden Seiten der Gafsen, zwey grofse hölzerne Geländer, zwanzig Schuh ungefähr von einander, aufgerichtet, damit man die zierliche Ordnung mehrerwähnten Pomps vor dem grofsen Gedränge des Volks (welches zu der Zeit in *Brüssel* war) frey sehen konnte. Ausserhalb der erwähnten Brustlehnen aber standen ungefähr zweytausend geschworne zünftige Bürger von *Brüssel*, alle ordentlich mit Trauerkleidern bekleidet, und ein jeder ein brennendes Windlicht mit kaiserl. Wappen haltend.

Als nun den 19. des Monats Dezember im Jahre 1558 (an welchem Tage die Vigilien des mehrgenannten Leichenfestes gehalten wurden), die Fürsten, Prinzen, Herren, Edelleute und alles Hofgesinde, sammt auch verstorbe-

fragmente von Fahnenträgern bey dem Leichenzug Kaiser Carl V. Kön. v. Spanien

Tab. CXVI.

le grand estandard.

fig. 1

le grand estandart des couleurs

fig. 2.



C. Schleich Sculp.

fragmente von Fahnenträgern bey dem Leichenzug Kaiser Carl V. Kön. v. Spanien.



C. Ginzrot del.

C. Schleich sculp.

Don Phlé de Silva. Le Sr. de Chasrey.

nº 1.



Don Joseph Daruna. Le Sr. Phlé de Vignacourt.

nº 2.



le Sr. de Branceion. Don diego de las Roelas.

nº 3



le Sr. Guillé de Hincaert. Juan de Herrera.

nº 4.



Don Carlos de Arrelano. le Sr. Charle Vander Noot.

nº 5.



le Sr. Jehan de Mols. le Sr. marnol (De).

nº 6



J. C. Ginzrot del. C. Schleich Sculp.



J. C. Ginzrot del. C. Schleich sculp.

ner Kaiserl. Majestät Pensionärs, und denjenigen, so in die Brabandische Kanzley, Rechenkammer und Stadthaus von *Brüssel* gehörten; hernach alle hier besonders genannten, desgleichen auch die ganze Geistlichkeit, Clerisey und Ordensleute der Stadt *Brüssel*, sich im kaiserlichen Palaste ungefähr um zwey Uhr Nachmittag versammelt hatten: so hat der oberste Herold, welchem die Ceremonien ausser und innerhalb der Kirche empfohlen waren, den Pomp der Exequien in eine wohlgeordnete Procession, nach folgender Austheilung, gerichtet:

Erstlich ist die Priesterschaft und ganze Geistlichkeit von *Brüssel* voran gezogen, und auf dieselben kamen kaiserl. Majestät Sänger in Klagekleidern mit Chorröcken angezogen, und seine ordinären Kapläne, welche alle mit köstlichen Chormänteln nnd anderen zierlichen Ornaten wohl angethan gewesen. Auf diese folgten die Bischöfe, Aebte und Prälaten, welche sich in ihren Pontificalien und Ornaten in sonderlicher Ordnung gerichtet hatten.

Mit ihnen waren unter andern der Bischof von *Lüttich*, welcher in dieser Feyerlichkeit officiert, und die Vigilien anfing, und des andern Tages das Seelenamt hielt. Der Bischof von *Utrecht*, der Electus oder Auserwählte von *Cambrich*, und andere mehrere spanische und italische Bischöfe, welche die Prälaten und Bischöfe der Stadtpriesterschaft in ihrer Majestät Hofcapelle erwarteten.

Auf die obgemeldete Geistlichkeit folgten die Gemeinofficiere, Geschwornen, Schreiber, Schöffen, Bürgermeister, Amtmann, und sonst der ehrsame Rath der Stadt *Brüssel* mit vielen anderen Pensionairs und Deputirten der niederländischen Städte, alle in Trauerkleider gehüllt.

Gleich auf diese folgten andere Officiere, Thorwächter, Greffiers und Präsidenten der Brabandischen und Luxemburgischen Rechenkammer.

Hiernach folgte der kaiserl. Hofprovost, und der Brabandische Land-Drofsard. Und auf diese folgten der Kanzler von *Braband* mit sammt den Staatsherren, Sekretären und anderen Officieren der Brabandischen Kanzleyen.

Nach welchen allen ist mit sonderlich gutem Fleifs verordnet worden, dafs zweyhundert arme Personen zwischen den zweyen vorgemeld'ten Lehnen folgten, einhundert auf dieser und einhundert auf der andern Seite, in Klagekleidern und verkappet mit Gugelhauben (Cucullus), mit brennenden, wächsernen

Fackeln und daran gehefteten, doppelten kaiserlichen Wappen. Auf diese aber kamen an beyden Seiten der obgenannten Lehnen, kaiserl. deutsche und spanische Garden, und zwischen diesen und den vorgemeld'ten Armen folgte königl. Hofgesinde, sammt höchlöblicher, kaiserl. Majestät zur Gedächtniſs alte Hofdiener und Pensionairs, zu zwey und zwey, jeder nach seiner Würde und Stande; und nach diesen Allen folgten diejenigen, so die kaiserl. Reichs-Insignien und Kleinodien, nebst den Ceremonien-Meistern in Pomp, gehörig trugen. Dann folgten in solcher Ordnung gleich nach: Zum ersten voran der königl. Oberststallmeister, die Roſsbereiter und dero Marstallerey und andere geringere Officiere, als Fouriere und ihre Mitgehülfen.

Darnach königl. Hofs-Officiere und Gehülfen, und nach diesen die Pförtner und Thorwächter.

Hernach des Hofrichters und Alcalden Greffieren und Schreibern, die man *Alguazilles* nennt.

Nach diesen folgten die gemeinen Hofs-Fouriere, sammt Ihrer königlichen Majestät Palast-Fourier.

Desgleichen des Hof-Obersten Officiere, nach welchen der königl. Majestät gemeine Hofärzte, Wundärzte und Apotheker kamen.

Gleich auf diese folgten Sr. königl. Majestät Leibärzte, Ihre Kammerdiener, sammt denen, welche in die Garderobe gehören, und Ihrer königlichen Majestät Kleinodien-Verwahrer, die man sonst *Gardejoyeaux* nennt.

Alsdann königlicher Majestät Edelknaben, sammt ihren Hofmeistern und anderen Officieren.

Hernach folgten die Edelknechte und andere Edelleute, welche man gemeiniglich *Continuos* und *Constilleros* nennt, (zu jener Zeit als die *Niederlande* spanisch waren.)

Nach welchen allen so schloſsen königlicher Majestät Truchsessen, in groſser Menge, und alle in sonderlicher, guter Ordnung den Zug.

Die brennende Capelle war wunderbar anzusehen. Sie hatte auf dem Grunde 20 Schuhe in die Länge, und 16 Schuhe in die Breite; war auf vier

großen, viereckigten Säulen, 20 Schuhe hoch, in pyramidalischer Form aufgebaut, und so künstlich, daſs beynahe 3000 wächserne Kerzen, jede von einem Pfund schwer, darauf stunden.

Nach Ausweisung deren gedruckten Bildern, die auf dem groſsen Kupferstiche, der ungefähr vierzig französische Schuhe lang, und zwölf Zoll hoch (ohne die brennende Capelle) mehr als 158 Figuren enthält, worunter das prächtige Sieges- und Trauerschiff, welches statt dem Leichenwagen dem feyerlichen Zuge auf verborgenen Rädern folgte; so auch ausgezeichnete Trauerpferde mit ihren Leibdecken, worauf die Wappen der verschiedenen Provinzen ins Groſse aufgestickt waren, und die adelichen Fahnenträger, mit den Fahnen und Wappen sämmtlicher Provinzen Seiner verstorbenen Majestät des Kaisers.

Dieses Trauerschiff war mit einer Menge allegorischer Bilder in Schnitzarbeit künstlich geziert, und mit vollkommenem Mast-, Tau- und Segelwerk, so wie mit den Flaggen ausgeschmückt. Die Abbildung auf Tab. CXV. ist nach einem Kupferstiche von *Hieronimus Cock* in *Antwerpen*

Wir sehen aus dem Vorhergehenden, daſs die Leichen bis zu *Heinrich IV.* von *Frankreich*, wie bey den Römern, getragen wurden. Aber es fehlte jenem Zeitalter deſswegen nicht an Trauerwagen. Darüber einige Beyspiele:

Als unter der Regierung *Heinrich III.*, Königs von *Frankreich*, Monsieur, der Bruder des Königs, zu *Chateau - Thierry* gestorben war, und am 27. Juny 1584 in *Paris* in der Kirche zu *Unsrer lieben Frau* begraben wurde; begleitete der König *Heinrich* den feyerlichen Zug zu Fuſs, und begab sich in ein Eckhaus, der Kirche gegenüber, wo er vom Fenster herab den Leichenzug vorüberziehen sah, der fünf Stunden dauerte, und dem sich die Königin, seine Gemahlin, anschloſs, ganz allein in ihrer Staatscarrosse sitzend, die mit kastanienbraunem Trauertuche überzogen war, (*Couvert de tanné*) welcher Leibcarrosse noch acht Cochen oder Kobelwagen nachfolgten, die alle, wie gewöhnlich bey solchen Gelegenheiten, mit schwarzem Tuche bekleidet waren; (*après la quelle suivoient huit coches vêtus de noir à leur ordinaire*). Diese gemeinen Kobelwagen wurden Corbillards genannt. Tab. XLVII.

Im Jahre 1633 den 10. (20.) Januar wurden die Leichen des Königs *Sigismund III.* von *Pohlen* und seiner Gemahlin nach *Cracau* geführt.

Das Leichen-Begräbniſs ward am 25. Januar auf folgende Art vollzogen.

Erstlich kam des Königs, und hernach der Königin Leiche, jede von sechs Pferden gezogen, welche nebst dem Kutscher mit schwarzem Sammet bekleidet, und darauf die Wappen künstlich gestickt waren.

Vor den Leichen gingen drey und dreyſsig Pferde, welche die Fahnen der Provinzen trugen.

Im Jahre 1636 den 15. (25.) July hielt man das Leichenbegräbniſs der Schwester König *Sigismunds* in der Stadt *Thorn*. Die Leiche ward aus der Neustädter-Vorstadt in die Pfarrkirche geführt, und von *Zimmermann* dem Aeltern eine deutsche Rede gehalten.

Vorher gingen etliche arme Leute, weiſs gekleidet, mit Fackeln; dann folgten die Schüler und die Bürgerschaft nebst ein und vierzig Geistlichen, und endlich kam die Leiche, von sechs Pferden gezogen, und auf beyden Seiten mit dem schwedischen Wappen geziert. Auf dem reichsten Leichentuche sah man einen güldenstoffenen Bahrteppich, und auf demselbem eine Krone mit köstlichem Edelgesteine und drey Kränzen. Das Tuch aber ward von vier und zwanzig adelichen Fräulein getragen.

Tab. CXXIII. fig. 2. ist der Leichenwagen des Prinzen *Friedrich Heinrich* von *Oranien*, nach altem Geschmacke abgebildet, von einem Gemälde des Jahres 1647 genommen. Das Fahrwerk ist ein einfacher Bauernwagen, worauf der Sarg gestellt und befestigt, und mit einem groſsen schwarzen Tuche überhängt war, dessen vier Enden von den vier ersten Magistratspersonen getragen wurden. Nebenher gingen acht Rathsglieder, ebenfalls in schwarzen Trauermänteln, die einen Traghimmel mit acht Stangen über den Trauerwagen frey empor trugen.

Die Bespannung der acht Leitpferde, die den Wagen zogen, war ganz einfach; jedes derselben war mit einer schwarztuchenen Trauerdecke bis auf den Boden verhüllt, und die schwarzen Geschirre auswendig über die Decke gelegt, wie man hier abgebildet findet, wo aber der Raum nur gestattete vier Pferde zu bezeichnen, da ihrer jedoch acht vorgespannt waren, deren jedes von einem Stallbeamten des Prinzen am Handzügel geleitet wurde.

Art voll.

jede von
nmet be-

Fahnen

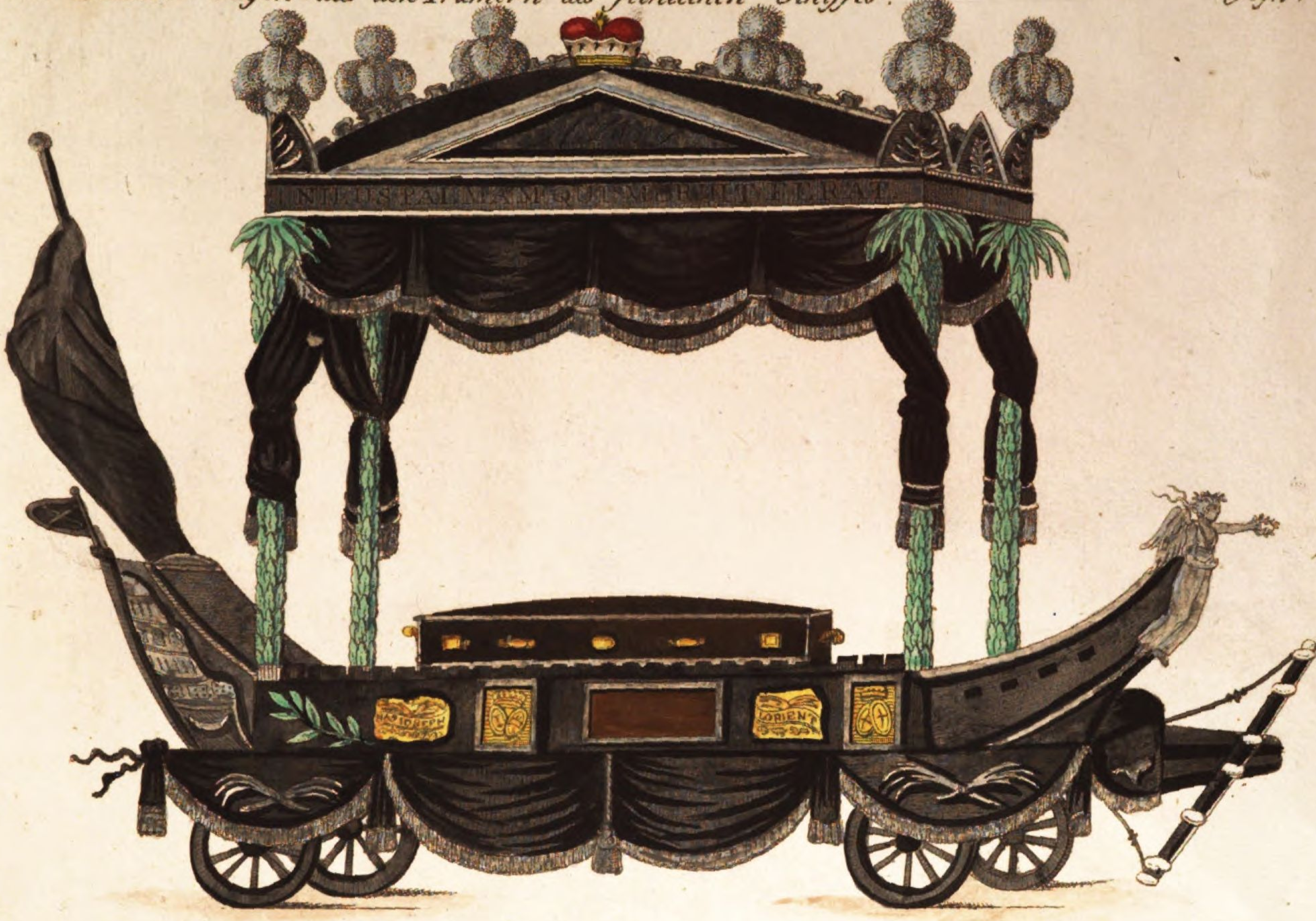
nils der
ard aus
rmann

; dann
n, und
Seiten
e sa
Köstli-
swar-



J. C. Ginzrot del.

A° Nelsons Leichen=Wagen-aus den Trümern des feintlichen Schiffes. fig. 1.



A° 1647. Leichen = Wagen des Prinz. Friedrick Heinrick von Oranien mit 8 Pferden fig 2.



Gemeiner französischer Leichen Wagen – Corbillard du Pauvre. fig. 3.



Altritterliches Leidpferd. fig. 4.



J. C. Gouret del.

C. Schleich sculp.

Dergleichen Leichenwagen verdienen vorzüglich gewählt zu werden, wenn es darauf ankommt, einen solchen, der sich doch über das Gemeine auszeichnet, mit wenig Kosten und mit Schnelligkeit herzustellen.

Leichenwagen des Seehelden Nelson. (Tab. CXXIII. fig. 1.)

Dieser Wagen stellt einen römischen Tempel vor, dessen Kuppel oder Himmel von acht Palmen getragen wird, anspielend auf *Nelsons* herrlichen Sieg am *Nil*, der seine Palmen trug. Der Sarg und der Wagen, worauf jener im feyerlichsten Zuge nach *Westmünster* gebracht wurde, wo das dankbare Vaterland dem groſsen Seehelden an der Seite der ausgezeichnetesten Männer *Englands* seine Ruhestätte bereitet hatte, war aus den Trümmern eines feindlichen Schiffes zusammengesetzt, das bey *Nelsons* letztem Siege bey *Trafalgar* an den Küsten *Spaniens* genommen worden. Den Himmel umgaben acht groſse Büsche aus schwarzen Strauſsenfedern; am Hintertheile des Wagens war die groſse englische Flagge aufgesteckt. Die Zeichnung indeſs dürfte einen deutlicheren Begriff von dem Ganzen geben, als eine wortreiche Beschreibung.

Unter der Abbildung dieses Trauerwagens, die in *London* verkauft wurde, standen die Verse, die hier in das Deutsche übersetzt folgen:

„Das Schiff, worauf sein Siegespanner stand,
„Bringt seinen Helden jetzt todt zu *Britanniens* Strand;
„Hoch oben auf dem Mast sieht man den Lorbeer blüh'n,
„Doch ein Zypressenzweig umschlingt das Immergrün!
„Mit Ruhm befrachtet, und von Kummer schwer,
„So schwebt es langsam, majestätisch her.“

Leichenwagen des Herzogs von Berry.

Tab. CXXII. fig. 1. stellt diesen Leichenwagen mit seiner Bespannung, fig. 2. 3. 4. 5. und fig. 6. Herolde, Stallmeister und Trauerpferde aus dem Leichenzuge vor.

Der Kasten, der auf dem Gestelle des Trauerwagens des Herzogs von *Berry* gedient hatte, ist der nämliche, der schon mit einer kleinen Abänderung bey dem Leichenzuge der früher verstorbenen Prinzen von französischem Geblüte als Trauerwagen ist gebraucht worden. Er ist an

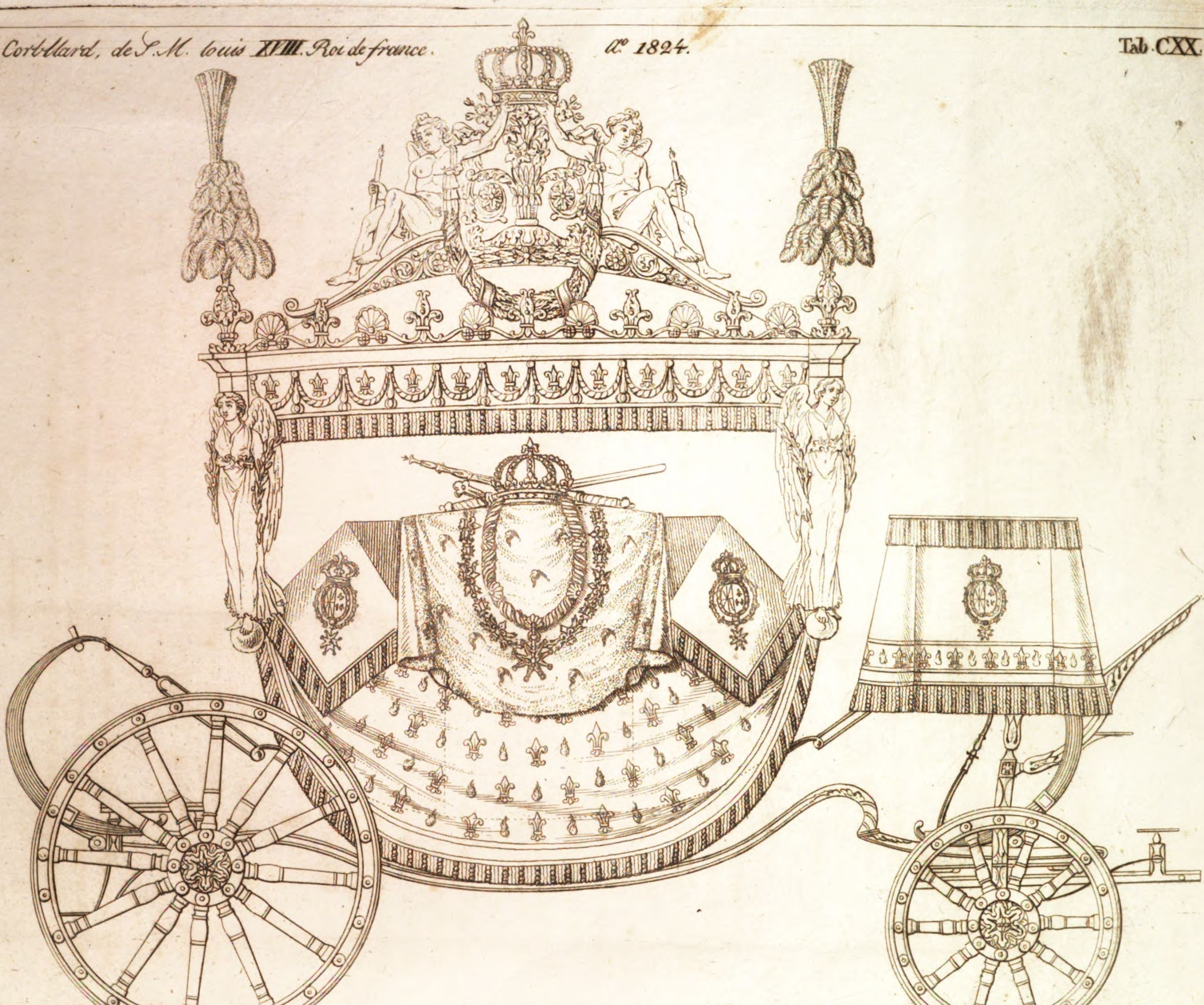
den vier Ecken durch vier Engel getragen, und der Himmel, der mit schwarzem Sammet überzogen ist, ruht nicht auf vier Candelabern, wie er auf einigen Kupferstichen vorgestellt ist, sondern auf vier umgestürzten Fackeln, die aber auf unserer Abbildung nicht zu sehen sind, weil sie durch die Gewandung der Eckvorhänge verhüllt werden. Die Mitte der Himmeldecke ist mit einem Zierbilde versehen, welches nach jeder Seite das Schild von *Frankreich* zeigt, mit drey goldenen Lilien auf blauem Felde, und mit dem rothen Saume rings um den Rand eingezackt, wie ihn *Berry* führt. Auf jeder Seite halten zwey Genien von *Frankreich* das Schild mit umgestürzter Fackel; das Ganze ist versilbert und mit Flor überdeckt. Eben so sind die vier Kinder, die oben an den vier Ecken des Himmels das Schild mit dem Namenszuge des Herzogs halten, und einen Lorbeerkranz in der andern Hand; sie stellen vier geflügelte Engelchen oder Genien vor. Ueber jedem der vier Namensschilder ist ein schwarzer Flor gezogen; der rings um den Himmelrand aufrecht stehende, durchbrochene Kronenkranz von französischen Lilien und abwechselnden Eichenblättern ist von hartem Holze durch den Bildhauer künstlich gearbeitet, so wie das Gesimse, das den Himmel umgibt.

Der Sarg, welcher mitten auf dem Leichenwagen erhaben stand, war mit einem grofsen und weiten Bahrtuche von schwarzem Seidensammet überdeckt, das ringsum mit silbernen Borten, Fransen und Troddeln eingesäumt war, die vier grofsen Eckvorhänge, wie die oberen Baldachine waren von schwarzem Tuche, mit silbernen Borten, Fransen und gehörigen Quasten verziert; der Fürstenmantel lag über das Bahrtuch mit dem Hermelinfutter ausgebreitet, und die Ordensketten waren auf die Mitte des Mantels gelegt. Die Krone des Herzogs von *Berry* lag auf einem schwarzsammtenen Kifsen, mit silbernen Quasten und mit Stickerey verziert, bey dessen Haupte.

Die Draperie, welche den untern Theil des Kastens umgab, war von Tuch, und, so wie die grofsen oberen Eckvorhänge, abwechselnd mit silbernen Thränen und Lilien übersäet. Das ganze Gestelle und die vier Räder, die Deichsel, und was von Holz am Vordergestelle zu sehen war, war alles schwarz lackirt, und leicht mit Silberstreifen vom Mahler eingefafst.

Die Kutschersitzdecke war von schwarzem Sammet, auf den beyden äufseren Enden mit dem silbergestickten Wappen von *Berry*, das mit Flor überhängt war, und mit einer Einfassung von silbernen Fransen und Borten verzieret.

Corbillard, de S. M. Louis XVIII. Roi de France. A° 1824. Tab. CXX.



J. C. Ginzrot del. C. Schleich sc.

Dieser Wagen war mit sechs Pferden bespannt, alle in schwarztuchenen Trauerdecken, mit silbernen Lilien und Thränen abwechselnd übersäet, und mit dergleichen Randborten besetzt.

Die sehr hohen Büsche, welche die sechs Pferde zum Kopfaufsatze trugen, waren von schönen, schwarzen Straufsenfedern.

Leichenzug des Königs von Frankreich, Ludwig XVIII. (Tab. CXX.)

Der 23. September 1824 war der Tag, wo die Leiche des Königs feyerlich zur Erde bestattet wurde. Freywillig und allgemein wurden in *Paris* alle Arbeiten eingestellt. Die Stadt war überall verödet, aufser dem Wege, den der Leichenzug des Königs nehmen sollte; aber desto gröfser war das Gedränge, welches hier anwuchs. Gleichwohl herrschte die gröfste Ordnung; man könnte sagen, Jeder habe gefürchtet, die Stille und Feyerlichkeit dieser traurigen Ceremonie zu stören.

Als sich der Zug in Bewegung setzte, erschallten 101 Kanonenschüfse; die gröfste Glocke der *L. F.* Kirche (*Nôtre Dame*), welche nur bey der Thronbesteigung und dem Tode des Königs geläutet wird, liefs sich hören, und alle Glocken der Kirchen von *Paris* stimmten in dieses traurige Signal.

Die Stäbe aller militärischen Corps eröffneten den Zug; ihnen folgten Abtheilungen von den sämmtlichen Corps mit verkehrtem Gewehre. Man hörte nichts, als die abgemessenen Schritte der Soldaten, und nur in Zwischenräumen den dumpfen Wirbelschlag der umflorten Trommeln.

Hernach kamen die Trauerwagen, schwarz ausgeschlagen, mit weifsen Fransen eingefafst, auf dem Sitze und am Schlage das Schild des Wappens von *Frankreich* tragend. Sie waren mit acht ganz mit schwarzen Decken belegten Pferden bespannt, die Decken waren mit goldenen und silbernen Zähren (*Larmes*) besäet. Ein Bereiter in der Livrey eines jeden Hauses war das einzige Merkmal, woran man es erkannte; Arme, meistens Greise, umgaben die Trauerwagen, mit einem grauen Regenmantel (*Capot*) bekleidet und mit einer Kerze in der Hand.

Der hervorstechendste Wagen und der Letzte von jenen, welche vor dem Leichenwagen herfuhren, war derjenige, worin sich der Dauphin mit den Prin-

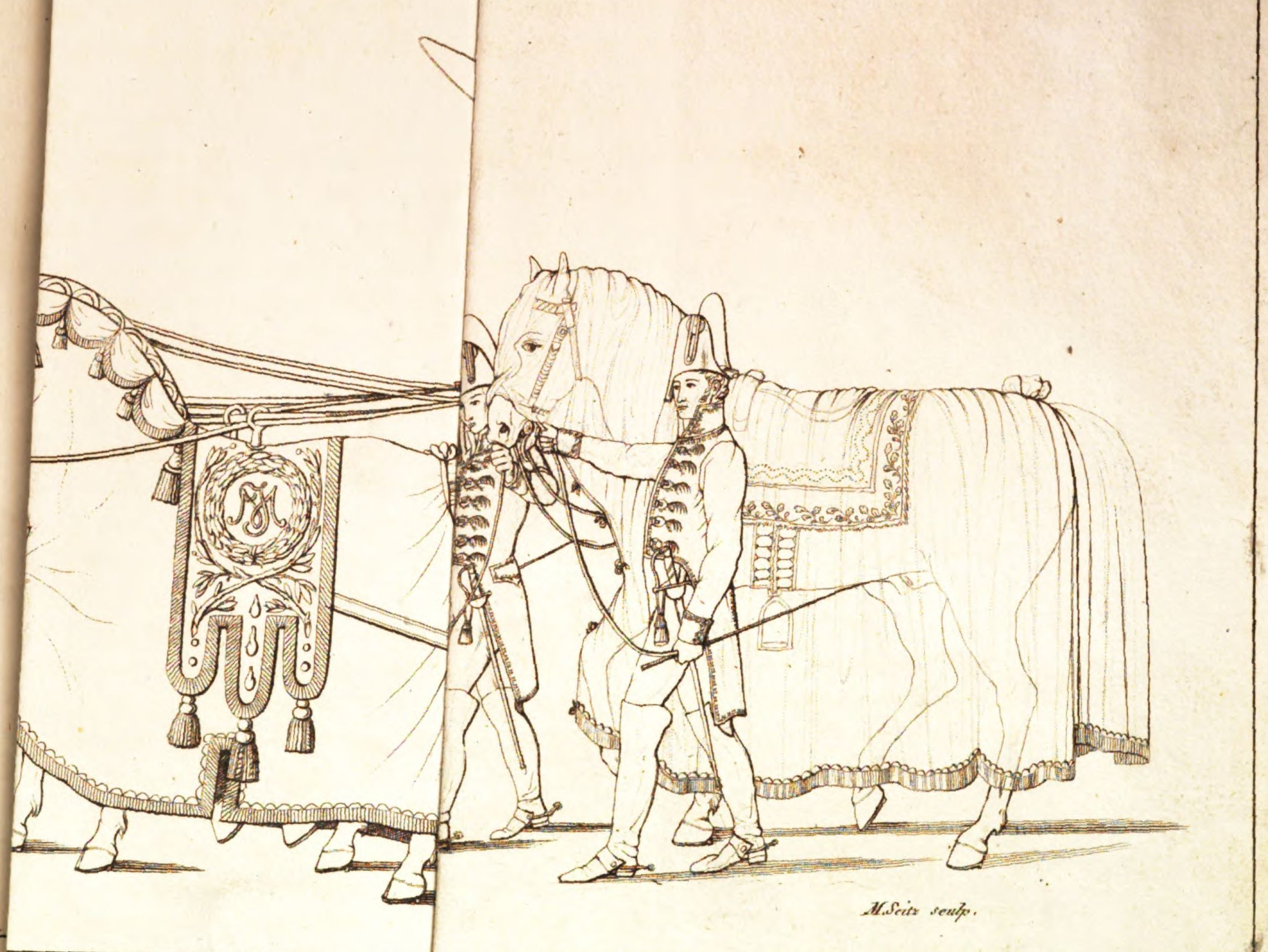
zen von königl. Geblüte befand. Er zeichnete sich aus durch die schwarzen Federbüsche auf den Köpfen der Pferde, durch die Zahl der Dienerschaft, die ihn umringte, insonderheit aber durch jenes kostbare und prächtige, in vier Felder getheilten Schild mit Lilien und Delphinen, das man schon so lange in *Frankreich* nicht gesehen hatte.

Endlich kam der Leichenwagen, dessen Pracht Alles, was man davon angekündigt hatte, und selbst die Idee, welche sich Diejenigen davon machen können, die ihn nicht gesehen, übertraff. Auf seinem Himmel sah man die Krone *Frankreichs*, von vier sitzenden Genien getragen, davon jeder eine umgekehrte Fackel hielt. Die schwarzsammtene Himmelsdecke, umgeben von einer prächtigen antiken Gallerie, mit ausgezacktem Laubwerke eingefaſst, und mit groſsen, goldenen, gestickten Lilien rings um die obere Guirlande war von schwarzem Sammet, mit silbernen Blumen verziert. An den vier Ecken war der Himmel durch vier Engeln getragen, welche in jeder Hand eine Palme hielten, und sich gegen den Himmel zu erheben schienen. Der Sarg, mit prächtigem Goldstoffe, worauf ein sibernes Kreuz gestickt war, zugedeckt, hatte zu Haupten die Krone von *Frankreich*, und weiter unten den Zepter und die Hand der Gerechtigkeit; auf den vier Ecken des Bahrtuches waren die Wappen von *Frankreich* gestickt. Die Fransen und Krepinen, welche den Saum dieses Bahrtuches umfaſsten, waren von Gold, alle übrigen Gewande, die den Kasten umhüllten, so wie die Sitzdecke des Kutschers, waren von schwarzem Seidensammet, und die Thränen, womit sie übersäet waren, von getriebenem Silber, so wie die übrigen Fransen, Quasten und Troddeln von feinem Fadensilber; die französischen Lilien aber, womit die silbernen Thränen abwechselnd untermischt waren, waren alle von feinem Golde gestickt. Der königl. Mantel lag in der Mitte des Bahrtuches, mit dem Hermelinpelze auswendig und um die beyden sammtenen Seiten umgeschlagen. Die vier Strauſsen-Federbüsche auf den Ecken des Himmels waren ganz schwarz.

Dieser Trauerwagen hatte übrigens, auſser den vielen Auslagen, die er verursachte, nichts Besonderes an sich; denn man nahm in der Geschwindigkeit einen alten, groſsen Hofwagen in Arbeit, *le grand Montebello* genannt, und brach die oberen Tafeln aus, um den Sarg frey hineinschieben zu können. Das Gestelle hatte zwey eiserne Schwanenhälse und vier stählerne C Federn, worin der Kasten hing; die vier Räder und das ganze Wagenwerk waren schwarz lackirt und die Figuren und Laubwerke des Kastens, so wie die Bildhauerey des Gestelles, durch den Mahler vergoldet. Die übrige Gestaltung dieses Leichenwagens wird man sich nach der Zeichnung leicht deutlich machen können.

Tab CXIX.

Bayern. Maximilian Joseph



M. Seitz sculp.

5) Ein Bataillon Nationalgarde.
6) Das Erste Bataillon der Grenadirgarde.
7) Eine Batterie Zwölfpfünder.
8) Das zweyte Bataillon der Grenadiergarde.

worin der Kasten hing; die vier Räder und das ganze Wagenwerk waren schwarz lackirt und die Figuren und Laubwerke des Kastens, so wie die Bildhauerey des Gestelles, durch den Mahler vergoldet. Die übrige Gestaltung dieses Leichenwagens wird man sich nach der Zeichnung leicht deutlich machen können.

Die schwankende Bewegung, welche der Zug dem Leichenwagen gab, schien die Figuren zu beleben, die ihn schmückten, und brachte eine zugleich traurige und majestätische Wirkung hervor. Er war von den gewöhnlichen Garden zu Fuſs, und von hundert Schweizern, die ihre Hellebarden verkehrt hielten, umringt; hinter demselben sah man zu Pferde zwey von den Hauptleuten der Leibgarden und den Herzog von *Belluno*, Major-General der königl. Garde. Die umständlichere Beschreibung des ganzen Zuges mit dem sämmtlichen Personale, welches ihn begleitete, war auch hier wieder, wie in Frankreich bisher eingeführt war, beybehalten, und es sind genaue Register darüber vorhanden.

Die acht Pferde, welche diesen Wagen zogen, waren mit sammtenen Trauerdecken verhüllt; alle Fransen, Borten und Schnüre, wie auch die Thränen waren von Silber, nur die Lilien waren von Gold gestickt.

Leichenzug des Königs Max Joseph von Bayern. (Tab. CXIX.)

Den 18. Oktober 1825 war der höchst trauervolle Tag, an welchem die entseelte Hülle weiland Seiner Majestät des Königs von *Bayern* aus der königl. Residenz-Hofkapelle nach der königl. Familiengruft in der Hofkirche zum *heiligen Cajetan* abgeführt wurde.

Der feyerliche Zug setzte sich Nachmittags um 3 Uhr, unter dem Geläute der Glocken und unter Abfeuerung von 101 Kanonenschüssen, in nachfolgender Ordnung in Bewegung. Unter dem eigenen Commando des Feldmarschalls Fürsten von *Wrede*, und unter ihm des Generals der Infanterie *von Raglovich*, der General-Lieutenante Freyherren *von Ströhl*, und Grafen *von Pappenheim*; der General-Majore *von Bernklau*, Grafen *von Seyſsel*, Freyherrn *von Hertling* und *von Kirschbaum*, eröffneten den Zug:

1) Der Platzoberstlieutenant mit zwölf Gensdarmes zu Pferd.
2) Das königl. Cadettencorps.
3) Sechs Escadrons des vierten Chevauxlegers Regiments (König).
4) Das zweyte Jäger-Bataillon.
5) Ein Bataillon Nationalgarde.
6) Das Erste Bataillon der Grenadirgarde.
7) Eine Batterie Zwölfpfünder.
8) Das zweyte Bataillon der Grenadiergarde.

9) Eine Escadron Nationalgarde.

10) Das Garde du corps Regiment.

Hierauf folgten: 11) Sämmtliche Livrey Dienerschaft des hiesigen Adels mit brennenden Fackeln.

12) Sämmtliche Bruderschaften.

13) Die allgemeine Studienanstalt des Erziehungshauses in München.

14) Die Studienanstalt.

15) Sämmtliche königl. Hoflivrey, mit brennenden Fackeln.

16) Die sämmtlichen königl. Hofofficianten.

17) Die königl. Hofmusik.

18) Die königl. Hofstabsärzte.

19) Die Hoffourier-Gehülfen und Ansager.

20) Der Clerus aller Stadtpfarreyen, mit ihrer Vocalmusik.

21) Die königl. Hoftrompeter und Pauker, mit Sourdinen.

22) Der königl. Hoffourier.

23) Die königl. Hofgeistlichkeit, mit Vocalmusik.

24) Das Domkapitel.

25) Der Erzbischoff mit seinen Assistenten.

26) Fünf und zwanzig Männer in der Gugl mit dem königl. Wappen und doppelt brennenden weissen Kerzen, wovon der Letzte das Bildnifs des heiligen Georg trug.

27) Des allerhöchstseligen Königs Kammerdiener.

28) Die Officianten und Secretaire der königl. Hausorden.

29) Ein königl. Kammerfourier.

30) Der Reichsherold im feyerlichen Kostüme, Zepter und Schwert mit schwarzem Flor umwunden.

31) Die Leibärzte des allerhöchstseligen Königs.

32) Die zwey königl. Hofceremonien-Meister.

33) Der königl. Oberstceremonien-Meister.

34) Der Leichenwagen, geführt von einem königl. Stallmeister und von zwey königl. Bereitern, mit acht Pferden bespannt. Auf dem Sarge befanden sich die Reichsinsignien und die Attribute der königl. Hausorden. Auf der rechten Seite des Wagens die General- und Flügel-Adjutanten des allerhöchstseligen Königs; auf der linken zwölf königl. Kämmerer, dann an jedem der vier Ecken und in der Mitte des Bahrtuches ein Commandeur des Ritterordens vom heiligen Georg, im Ordenskostüme, die dasselbe hielten. Auf jeder Seite zehn königl. Edelknaben mit brennenden Kerzen. Die Hatschier-Garde begleitete zu beyden Seiten den Leichenwagen. Hierauf folgte ein Trauer-

pferd. Neben dem Leichenwagen rechts (bey den hinteren Rädern) der Capitaine des Gardes und links der General-Adjutant im Dienste.

33) Ein Crucifix mit zwey Leuchterträgern.

Hierauf folgten, je zwey und zwey, die Kronbeamten, königlichen Staatsminister und Chefs der königlichen Hofstäbe und Generäle der Infanterie, Cavallerie und Artillerie, die zweyten Hofchargen, die General-Lieutenants, die Staats- und geheimen Räthe, die Generalmajors, die königlichen Kämmerer und Staabsofficiere, die nicht im Dienste waren, die Truchsessen, die Intendanten, Stabs- und Oekonomieräthe und Stabssecretaire. Die Ministerialräthe, der Generalsecretair, dann die geheimen Secretaire und geheimen Registratoren des Staatsministeriums des Hauses und des Aeussern. Die Ministerialräthe, der Generalsecretair, dann die geheimen Secretaire und geheimen Registratoren des Staatsministeriums der Justiz. Die Ministerialräthe, der Generalsecretair, dann die geheimen Secretaire und geheimen Registratoren des königl. Staatsministeriums des Innern. Vom Staatsministerium der Finanzen: Die Ministerialräthe, der Generalsecretair, die geheimen Secretaire, die Ministerial-Bureausecretaire, Ober-Rechnungscommissaire, Ministerial-Rechnungscommissaire, geheimen Registratoren, Aufschlagsinspectoren, die Staatsbuchhaltung der Finanzen, das Ministerial-Baubureau, die Hauptforstbuchhaltnng, die Central-Staatscassa, das geheime Taxationsamt. Vom Staatsministerium der Armee die Sectionschefs, Referenten und Generalsecretaire, dann geheime, expedirende und Bureausecretaire, geheime Registratoren, die Militär-Hauptbuchhaltung und die Militär-Hauptcassa. Centralbehörden: Die General-Postadministration, die Archive, das königl. Ober-Appellationsgericht, das Ober-Medizinalcollegium, die Mitglieder der Academie der Künste, der Oberst-Rechnungshof, das Generalfiscalat, die General-Bergwerks und Salinen-Administration, das Hauptmünzamt, die General-Zolladministration, Staatsschuldentilgungs-Commission, die unmittelbare Steuerkataster-Commission, die General-Lottoadministration, das Generalauditoriat, die Militairfonds-Commission, die Zeughaus-Hauptdirection, das topographische Bureau, das Kadetencorps (Professoren), die Armeegestüts-Administrationscommission. Kreisbehörden: Die Regierung, das Appellationsgericht, das Kreis- und Stadtgericht, das Medicinalcomité. (Sämmtliche königliche Stellen und Behörden erschienen mit ihren Kanzelleyen). Die Polizeydirection, der Magistrat der königl. Haupt- und Residenzstadt *München*. Hierauf folgten:

1) Zwey Bataillons des 1. Linien-Infanterieregiments (König).
2) Ein Bataillon des ersten Artillerieregiments.
3) Eine Batterie Zwölfpfünder-Kanonen.

4) Zwey Bataillons Nationalgarde.

5) Das erste Küraſsierregiment (Prinz Carl).

Der feyerliche Leichenzug ging von der königl. Hofkapelle durch das *Kapellenthor* vor der Residenzwache vorbey, durch die *Königsstraſse* über den *Maxplatz* zum *Carlsthore* herein, in die *Carlsstraſse*, *Kaufingerstraſse*, an der Hauptwache vorüber in die *Weinstraſse*, *Theatiner-Schwabingerstraſse* zur Hofkirche zum heiligen *Cajetan*.

An dieser Hofkirche empfing die Hülle des allerhöchst seligen Königs die gesammte Geistlichkeit. In der Kirche wurde der hohe Leichnam auf eine besonders dazu errichtete Estrade gesetzt, von der anwesenden Geistlichkeit die Todenvesper abgebetet, und von dem Herrn Erzbischofe die Einsegnung verrichtet; nachher unter Begleitung des kleineren den Sarg umgebenden Cortéges zur Haupt-Gruftstiege getragen, unter Voraustretung der benöthigten Geistlichkeit in die königl. Gruft hinuntergebracht, dieselbe dann mit zwey Schlössern verschlossen, wovon ein Schlüſsel dem Minister des königl. Hauses und der andere dem Oberst-Hofmeister Seiner Majestät des Königs überliefert, und endlich von Seite des königl. Oberhofmeister-Stabes mit doppeltem Siegel belegt wurde.

Der Hof-Leichenwagen, in der Form eines antiken Sarcophags, besteht aus einem flachen Langwiedgestelle mit vier niederen, gleich hohen Rädern. Der Aufsatz, aus vier Säulen und dem gewölbten Dache gebildet, wird von acht stählernen, horizontal liegenden Federn getragen, und in dessen Mitte der Sarg mit der Bahrdecke auf das Flachbret gestellt. Das Dach, so wie die untere Umgebung ist mit schwarzem Tuch umzogen, eben so hängen vom oberen Rande bis nahe an den Boden vier groſse Vorhänge von dem nämlichen schwarzen Tuche, und in Gewandung gefaltet. Alle Säume am ganzen Fahrwerke sind mit silbernen Borten, Fransen und Quasten geziert. Die wenige allegorische Bildhauerey ist übersilbert, und der Grund ist schwarz lackirt. Der Wagen wird von acht Trauerpferden, mit schwarztuchenen Trauerdecken verhüllt, gezogen.

Damit der Sarg leichter auf den Wagen geschoben und abgenommen werden kann, wird er auf eine Reihe drey Zoll dicker buchener Walzen, die auf beyden Seiten in eisernen Zapfen und Büchsen laufen, gestellt, und dann mit dem sammetenen Bahrtuche zugedeckt.

Aº. 1825.



Cha

J. C. Ginzrot del.

Leichenzug des Kaisers von Russland, Alexander. Tab. CXXI.

Bey der Einbringung der kaiserl. Leiche in *St. Petersburg* bildete die Garnison von der Kathedrale bis zur Moskauischen Barriere Spalliere. Alle Häuser, auf's Passendste zu der Trauerfeyerlichkeit geschmückt, waren mit zahlreichen Zuschauern angefüllt, die sich selbst auf Dächern und Umzäunungen, und wo irgend ein Platz zu finden war, hingestellt hatten, um Zeuge des Zuges zu seyn. In den Strassen selbst, in welchen das Militair in Spallieren aufgestellt war, durfte sich, nach einer strengen Verordnung der Polizey, kein Mensch blicken lassen.

Um halb zwölf Uhr langte die kaiserl. Leiche beym Schlagbaume an, wo sie von allen Mitgliedern des kaiserl. Hauses, der höchsten Geistlichkeit, den Groſsbeamten des Reiches etc., empfangen wurde. Nach Abhaltung einer Todtenmesse setzte sich der unabsehbar lange Zug, der wohl den Raum einer Meile einnahm, nach der Vorschrift des Trauerceremoniels in 13 verschiedenen Sectionen zur Kathedrale in Bewegung. Der kaiserl. Sarg stand auf einem überaus prachtvollen, achtspännigen Leichenwagen, der über 50,000 Rubel gekostet haben soll. Vier General-Majore hatten die Stangen desselben angefaſst, acht andere Generäle trugen die Schnüre und Quasten des Thronhimmels und zwey die Vorderquasten des Leichentuches; acht Beamte vom Stabsofficier-Rang führten die Pferde; die Generaladjutanten des verewigten Monarchen gingen dem Leichenwagen voran, und zu beyden Seiten desselben 60 Pagen mit Fackeln. In der Procession bemerkte man die Beamten aller hiesigen Dicasterien und Jurisdictionen, eine Deputation des Adels, des Handelsstandes, die verschiedenen Corporationen der Bürgerschaft, die Handwerksgilden mit ihren Fahnen und die Zunft der Fuhrleute.

Den Zug eröffnete die Leibcompagnie des höchstseligen Kaisers vom Preobraschkischen Garderegimente, und die Leibcompagnie des Semenowskyschen Garderegimentes beschloſs denselben.

Höchst imponirend war der Anblick der unmittelbar vor dem Leichenwagen einherschreitenden, sehr zahlreichen griechischen Geistlichkeit in ihrem festlichen Ornate.

Wir schlieſsen dieses Capitel, indem wir unsern Lesern zwey

vorlegen, den Einen, Tab. CXXIV. fig. 1., für einen Feldherrn, den Andern, fig. 2., für ein Mitglied der höhern Geistlichkeit. Beyde Entwürfe sind von dem Verfasser selbst, und schon durch die Zeichnung deutlich. Bey fig. 1. sind die vier Ecksäulen in der Form von antiken Candelabern ausgearbeitet, und darauf vier römische Helme; der Himmel und die vier Gewande, von schwarzem Tuche oder Sammet, werden mit allegorischer Stickerey nach Belieben verziert; der Sarg, der die ganze Länge und Breite des Trauerkastens ausfüllt, ist nach den Maafsverhältnifsen, die man in der Zeichnung bemerkt; ein reiches Bahrtuch bedeckt den Sarg der Länge nach, auf dessen Seiten gemahlte oder gestickte Wappen angebracht sind. Schwert, Helm, Orden bezeichnen den Rang des Verstorbenen, wobey man noch einen Sternenkranz von Plattirung, Bronze oder von geschliffenem Krystalle über den Sarg hängen kann.

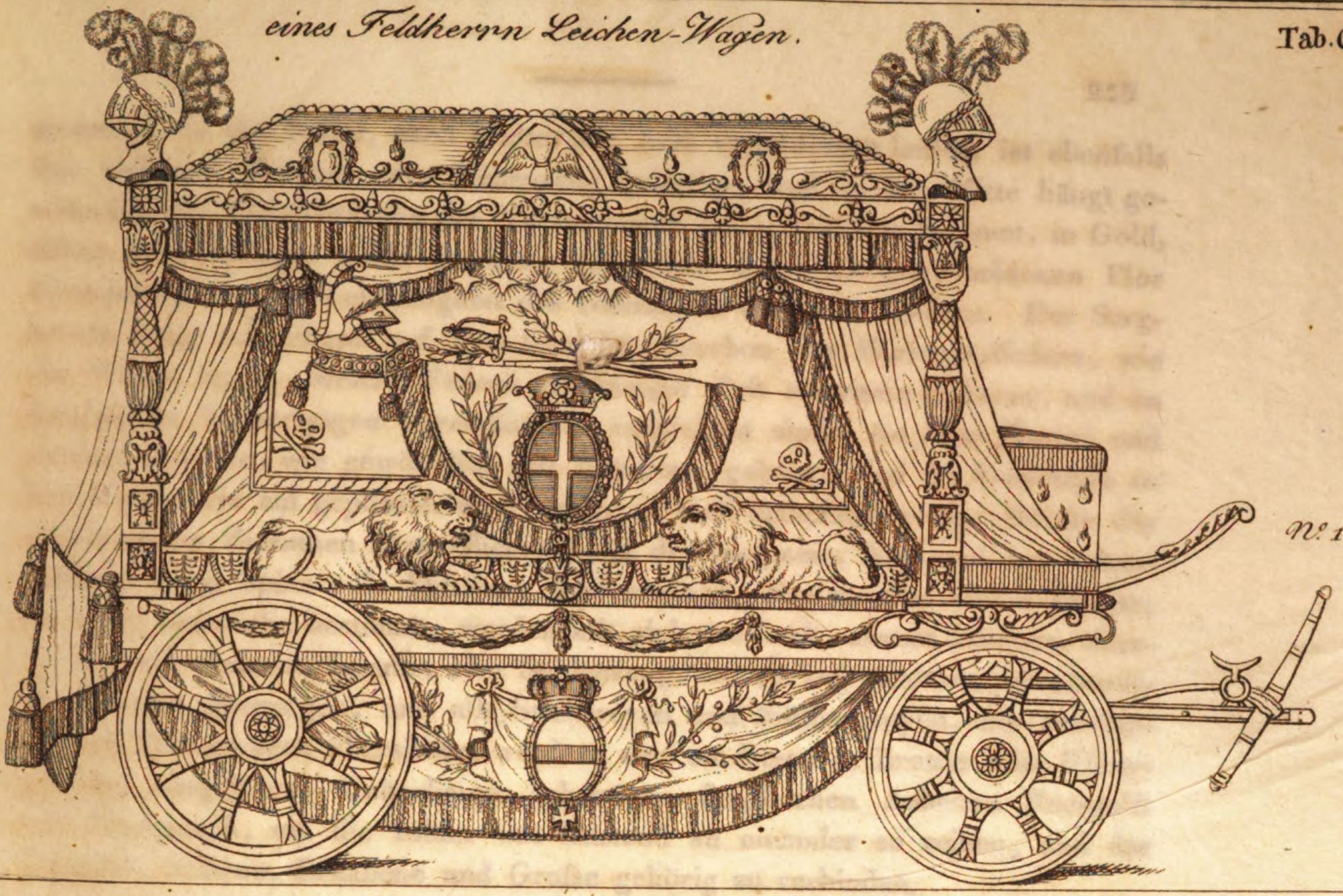
Auf den beyden Seiten des Trauerwagens bewachen vier Löwen von Bronze oder Marmor den entschlaffenen Helden; am Vordertheile ist ein Kutschersitz im römischen Geschmacke angebracht, mit einer Decke von schwarzem Sammet, die am oberen und unteren Rande mit silbernen Troddeln eingefafst, und der Sammet mit silbernen Thränen übersäet ist; die untere Gewandung ringsum kann nach gegenwärtiger Zeichnung nachgeahmt werden, eben so wie die übrigen angegebenen Proportionen und Zierathen, die zu sechs französischen Linien auf den Schuh berechnet sind. Die vom Bildhauer ausgeschnittenen Zierathen werden gewöhnlich übersilbert, das glatte Holz schwarz lackirt und der Sargkasten hängt in acht Horizontalfedern.

Fig. 2. ist, wie gesagt, der unmafsgebliche Entwurf zu der Erbauung eines Trauerwagens für einen der obersten und ausgezeichneten Mitglieder der Geistlichkeit.

Der Kasten, der den Sarg fafst, ist in der Gestalt eines römischen Sarcophages, ringsum mit Trauergewanden umhüllt, die mit silbernen Fransen und Quasten eingefafst sind. Der Himmel wird von vier einfachen Candelabern getragen, die entweder versilbert oder mit weifsem Marmorlack überzogen sind. An den vier Ecken bewachen die vier geistlichen Tugenden: Glaube, Liebe, Hoffnung und Geduld den Sarg. Dieser Sarg ist mit einem reichen, sammtenen Bahrtuche überhangen, das gewöhnlich von veilchenblauem Sammet verfertigt wird, mit einer silbergestickten Bordure rings um den Rand, und mit den Insignien eines geistlichen Fürsten verzieret. Die Umfassung des Wagengestelles

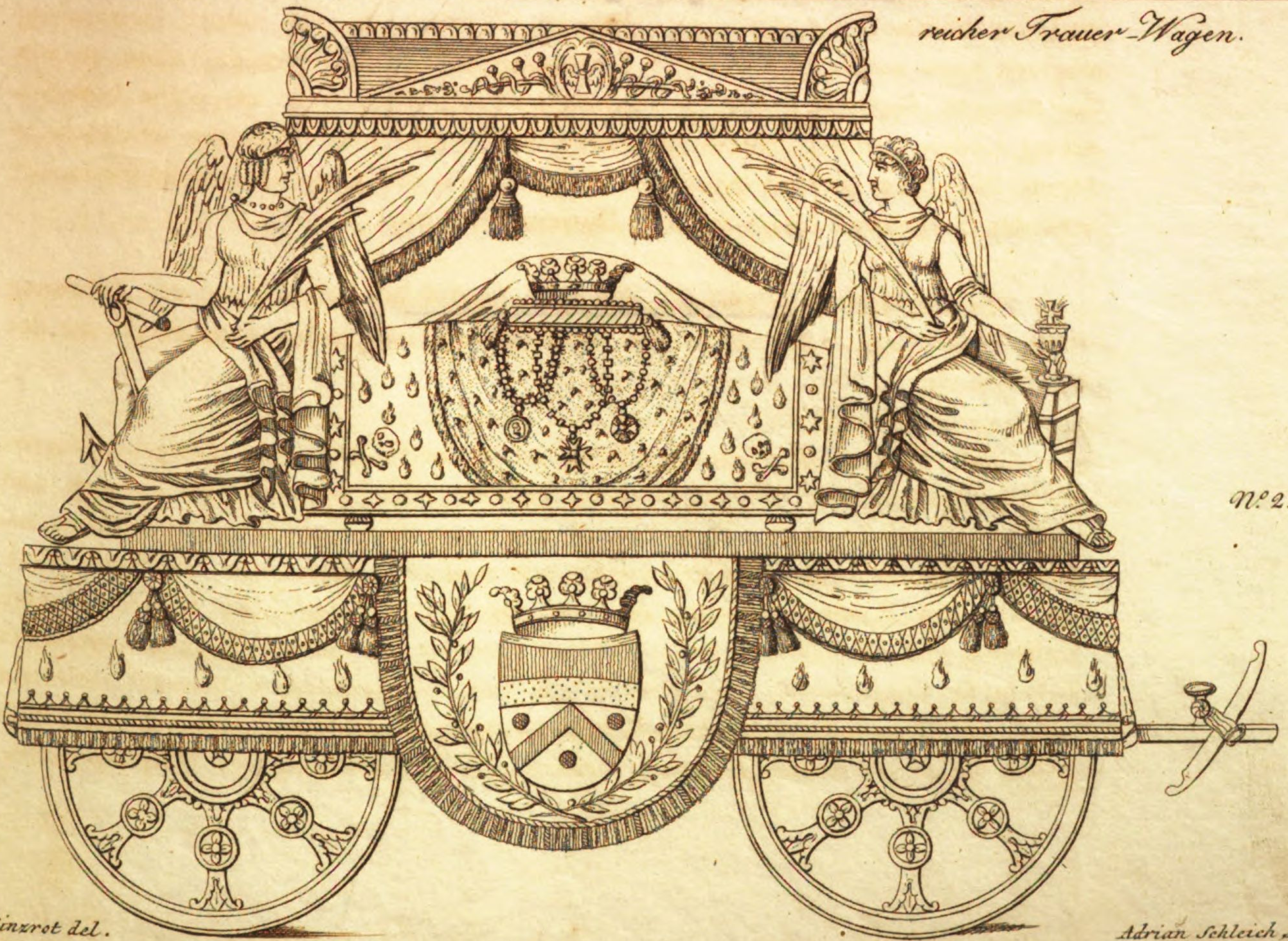
Tab. CXXIV.

eines Feldherrn Leichen-Wagen.



No. 1.

reicher Trauer-Wagen.



No. 2.

J. C. Ginzrot del. Adrian Schleich sc.

worunter die vier Räder, nach uralter Art, halb verschlossen laufen, ist ebenfalls von violettem Sammet oder Seidenzeug gefertigt, und in der Mitte hängt gewöhnlich die Wappendecke des Verstorbenen auf schwarzem Sammet, in Gold, Silber oder farbiger Seide gestickt, mit einem durchsichtigen, seidenen Flor überspannt, um die Lebhaftigkeit des Glanzes in etwas zu mildern. Der Sargkasten hängt schwebend auf dem Gestelle zwischen vier Horizontalfedern, wie der Wagen fig. 1., welche Federn zu jetziger Zeit allgemein bekannt, und an dergleichen Trauerwagen vorzüglich zu empfehlen sind. An dem Kasten und an dem Gestelle, wie gewöhnlich fest zusammen gebaut, sind die Prellstöſse zu hart, besonders auf gepflasterten Wegen, so daſs manchmal einige Stücke der angebrachten Zierathen davon fliegen, und der langsame, hin- und her schauckelnde Gang keine edle Wirkung hervorbringt. Die meisten dieser Wagen, für hohe Geistliche bestimmt, werden mit violetem Lack, anstatt schwarz, überfirniſst, mit violetem Sammet oder Seidenzeug, anstatt bey Anderen mit schwarzem Tuche, überzogen, und alle Stickereyen und Bildhauereyen, die gewöhnlich an Trauerwagen übersilbert werden, sind an diesen in Bronze oder Uebergoldung ausgeführt. Ueberhaupt gehört zu dergleichen Arbeiten Kenntniſs und Geschmack, um die Bilder mit Anstand an einander zu reihen, und das Einfache, Schöne, Erhabene und Groſse gehörig zu verbinden.

Capitel XIII.

Allmählige Verbesserung des Wagenbaues vom Ende des siebzehnten, bis zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts.

Tab. CX. fig. 7. sehen wir einen alten *Strafsburger* Rathsherrn, wie er sich in seinem einspännigen Bennenkarren noch im siebzehnten Jahrhunderte durch seinen Knecht auf das Rathhaus führen liefs; seine Frau, in altdeutscher Tracht, wie die *Strafsburger* Gärtnerinnen vor 130 Jahren noch sich trugen, neben ihm sitzend, und ihr Gemüse auf den Marktplatz vor dem Rathhause, zur *alten Pfalz* genannt, zum Verkaufe führend. Nach der einfachen Sitte jener Zeit scheute sie sich nicht, die Erzeugnifse ihrer eigenen Gärten und Gefilde selbst auf dem *Gärtnermarkte* auszubieten. Ihr Ehegatte, im schwarzen Rocke mit Mantel und Halskrause, einen Degen an der Seite, liefs seine Frau auf dem Markte zurück, und begab sich auf das Rathhaus, um da als Rathsherr der Versammlung beyzuwohnen und das Wohl seiner Mitbürger zu berathen.

Vergleicht man mit diesem einfachen Fahrwerke die englischen und französischen Berlinen vom Jahre 1800, wie sie auf Tab. XXXVII. A. fig. 3. 4. abgebildet sind: so kann man nicht genug die Fortschritte bewundern, die der Wagenbau in einem so kurzen Zeitraume gemacht hat.

Das Zeitalter *Ludwig XIV.*, welches von den Historikern in so vielen Beziehungen als Epoche machend bezeichnet wird, scheint auch zur Vervollkommnung des Wagenbaues und zu seiner heutigen Gestalt den Grund gelegt zu haben; denn unter *Ludwig XIV.* war es, dafs in *Frankreich* endlich die Grofsen angefangen haben, sich sehr leichter S p a z i e r - K a l e s c h e n und C h a i s e n als L u s t w ä g e l c h e n zu bedienen, besonders wenn sie auf dem *Corso* ihre Pferde übten; es sey nun auf den *Boulevards* um *Paris*, oder, und vorzüglich, in *Fontainebleau*, oder in *St. Germain*, wenn der Hof den Sommer



Die Kaiserin Maria Theresia in dem einspännigen Jagd



Der erste Wagen bey dem Caroußel, welches den 2ten Jan. 1743. den
Maria, welche der Prinz von Sachsen Hilburghausen als Führer

J. C. Ginzrot del.



C. Schleich f.



J. C. Ginzrot del. C. Schlach s.

dort zubrachte. Gewöhnlich spannte man sechs Pferde davor, und es war nicht selten, dafs Damen vom ersten Range, eben so glänzend durch ihre Schönheit, als durch ihren geschmackvollen Anzug, die Peitsche in der Hand, im vollen Laufe ihre muthigen Renner einander zur Wette antrieben, worauf öfter ein beträchtlicher Gewinnst gesetzt war. Tab. LXXXIX. A. fig. 2. und 3.

Von so vielen prachtvollen Kaleschen, die man in *Paris* gesehen hat und noch sieht, ist keine verfertiget worden, die herrlicher, und mit mehr Glanz erschien, als die, worin die königl. Gemahlin *Ludwig XIV.* im Jahre 1660 ihren Finzug in *Paris* hielt. Auch behauptete Jedermann, der sie damals sah, dafs dieses Fahrwerk mehr den Namen eines Triumphwagens, als einer Kalesche verdiente. (Siehe eine ähnliche Staatskalesche der Kaiserin *Maria Theresia* beym Carroussel in *Wien* im Jahre 1743. Tab. LXXXIX. B. fig. 2).

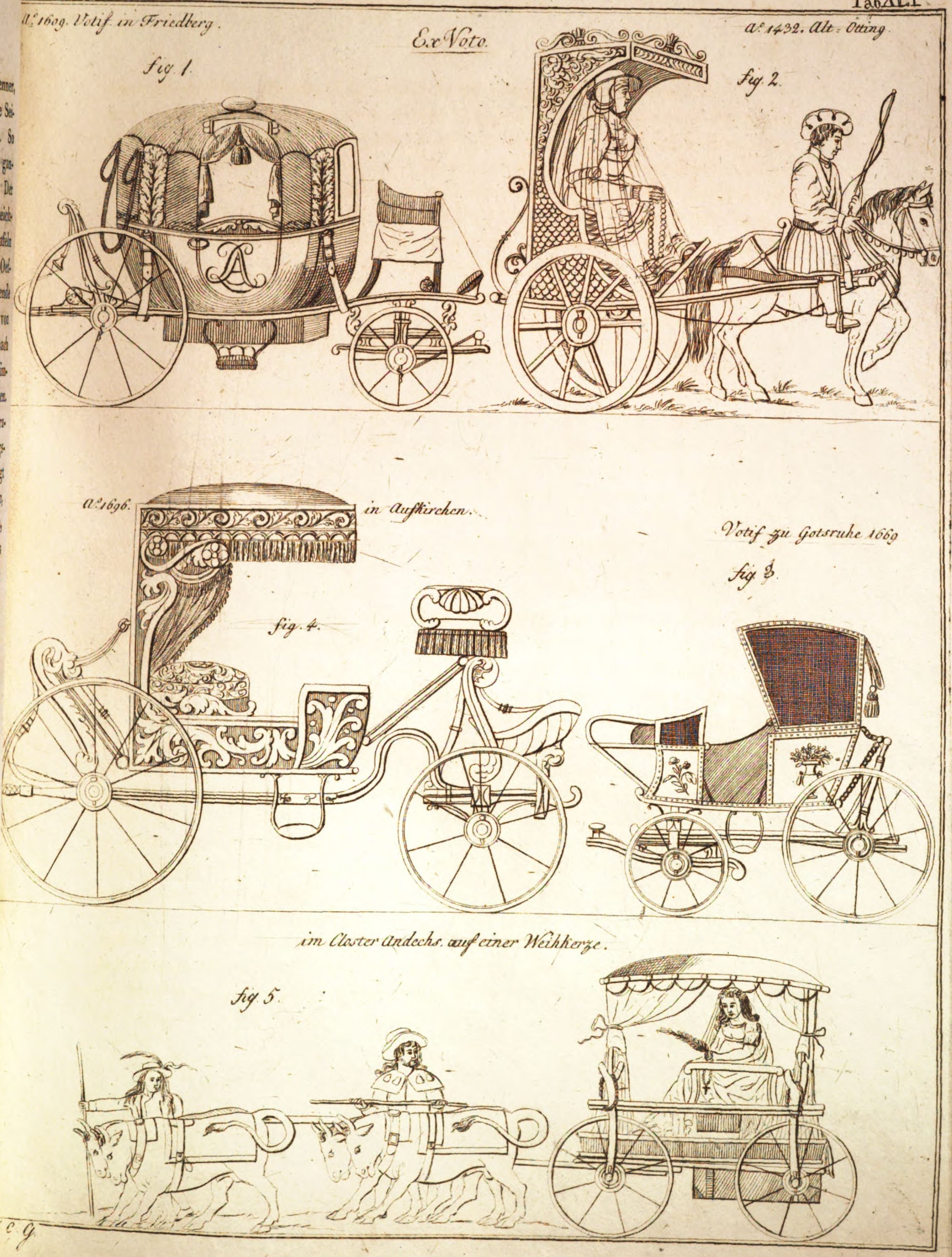
Wir werden durch eine Reihe von ganz getreuen Abbildungen und durch ihre Beschreibung die Veränderungen angeben, die allmählig an den Fahrwerken vorgenommen worden sind, und die Uebergänge vom minder Vollkommenen zum Vollkommenern, zum Bequemern und Schönern bezeichnen; wir werden überall den Spruch der Alten bestättigt finden: *Inventis addere facile est.*

Tab. XC. fig. 10. stellt eine Kalesche vom Jahre 1693 vor, wie sie sich noch in *Augsburg* an der Mauer eines Hauses, nächst der *Findlergasse* gemahlet findet. Diese Kalesche kann höchstens im Hintersitze zwey Personen neben einander Raum geben. Auf dem vorderen Gestelle ist ein Kutschersitz angebracht, wie damals Mode war. Das Gestelle hängt auf zwey hölzernen, sogenannten Bäumen oder Brancarden, und der Kasten schwebt in vier Riemen in hölzernen Kipfen, nach damaliger Art; die Form des Kastens ist genau, wie sie zu dem Wagengestelle passend ist, beybehalten, und war bis zum Jahre 1725 stark im Brauche, wo man sich ihrer noch als der leichtesten Art der vierrädrigen Wägelchen, die mit zwey Pferden gefahren werden konnten, bediente. (Man vergleiche fig. 2. und 3. vom Jahre 1498 auf eben dieser Tafel, und fig. 8. und 9. vom Jahre 1568.)

Tab. XCII. A. stellet den Wagen vor, dessen sich *Marlborough* in der Schlacht von *Höchstädt*, am 13. August 1704, bediente, welche von den Historikern durch das Chronogramm: DIffICILLIMa, bezeichnet wird.

Die Bauart dieses Wagens erhielt vorzüglich den Beyfall der Kenner, wegen der Kürze der Tragbäume, deren Stärke durch angebrachte doppelte Seitenspangen, die mittelst Schraubennägeln befestigt waren, bewahrt wurde. So waren auch die zwey Achsen, auf welchen das Gestelle ruhte, mit starken, ganzen Reifen umzogen, und ebenfalls mit Schraubennägeln aufgespannt. Der Kasten hatte bereits die Form eines sogenannten Schwimmers oder einer leichten Coupée, deren Vorderwand durch zwey groſse, viereckige, feine Glastafeln mit Aufziehrahmen geschlossen werden konnte, wie die zwey viereckigen Oeffnungen in den beyden Seitenschlägen. Ausserdem hatte der darin Sitzende noch die Bequemlichkeit, daſs die schwarzen Schutztafeln rechts und links von den hintern Kastensitzen ebenfalls in ihren Rahmen herabgelassen, und nach Belieben, mit steifen festen Holztafeln geschlossen werden konnten. Der Himmel endete *en Imperiale*, dessen Ränder acht vergoldete Kugeln zierten. Ausser dem hintern Sitztroge befand sich noch ein weitläufiges, schwarzlackirtes Packmagazin unter dem Kasten für Vorräthe aller Art, welches ringsum mit eisernen Spangen und Schrauben an die Bodenschwellen wohl befestigt war. Dieser Kasten war an den vier Schwellenenden mit dem hinlänglichen, nöthigen Spiele in den vier Hängpratzen frey hängend, in vierfach angenähten, zwey Zoll breiten Riemen, welche rückwärts über die federartigen Kipfen aus Eschenholz, nach der Form derselben, durch Kochen gebogen, und mittelst der beyden Belege auf der Feder im Bogen festgehalten wurden. Das Schwanken des Kastens und das Anschlagen desselben zwischen den Brancarden wurde durch die angebrachten Kreuz-, Schlag- und Nothriemen unmöglich gemacht. An den Brancarden waren Tritte von schweren, breiten Riemen, in einen Halbkreis gebogen, befestiget. Vorne am Kasten befand sich ein Kutschersitz. — Die Räder waren nach uralter Art aus vorzüglich gewähltem Rüsternholze für Naben, Felgen und Speichen gefertigt, und die Schienen darauf mit Schraubennägeln versichert, die Büchsen mit Weicheisen ausgeschmiedet, und die Achsenenden mit Lohnen geschlossen. Das Gestelle an diesem Wagen, und die Räder waren schön grün lackirt, das Beschläge und Eisenwerk schwarz ausbeschnitten und glanzlackirt; der Kasten schön kirschenbraun mit schwarzen Stäbchen.

Die Geschirre sind durchaus mit ledernen Umgängen, doppeltem Hinter- und Brustblatte, ganz ledernen, starken, vierfach genähten Strängen, ledernen Kammdeckeln, eben solchen Gurten; die Zäume, mit ihren viereckigen Scheuledern, doppelten Zügeln und Leitsailen, dann schöne, deutsche kalblederne Vorreitsättel. — Diese Abbildung ist nach einem Gemählde von *Verdousen* aus der königl. Gallerie zu *Schleiſsheim*, worauf die sechs flammändischen Rosse durch ihre Schönheit sich auszeichnen.


Aº 1609. Votif in Friedberg.
Ex Voto.
Aº 1432. Alt-Otting.
fig. 1.
fig. 2.
Aº 1696.
in Aufkirchen.
Votif zu Gotsruhe 1669
fig. 3.
fig. 4.
im Closter Andechs, auf einer Weihkerze.
fig. 5.

Die Kalesche, Tab. XC. fig. 1., ist nach der Beschreibung und Zeichnung des *Carl Franz Rosenmüller*, königl. Hofbuchdruckers zu *Prag*, abgebildet, war zum Zurücklegen eingerichtet, und konnte sehr leicht wieder aufgestellt, und Vorne mit grünseidenen Mänteln vor dem Regen geschützt werden. Das Innere war prächtig mit grünem feinen Sammet ausgefüttert, und mit goldenen Troddeln, Fransen und Quasten reich besetzt. Auswendig war der Kasten, wie das Gestelle, schön grün lackirt, und alle Zierathen und das Schnitzwerk übergoldet.

Diese Kalesche war mit sechs der schönsten böhmischen Schimmelpferde bespannt. Die Geschirre und Zäume waren ebenfalls mit grünem Sammet überzogen, mit Gold gestickt, und alle Ränder mit goldenen Borten eingefaſst. Die Fiocchis, und alle übrigen Quasten waren von grüner Seide, mit goldenen Fransen und Krepinen geschmückt, die Leitsaile von grüner Seide mit Gold durchwirkt, alles Beschläge von den Geschirren und Zäumen, mit Spangen, Schnallen und Zierathen, von Messing, im Feuer vergoldet. So waren die Prachtcaleschen noch im Jahre 1743.

Auf Tab. XCI. finden sich mehrere alte Arten von Wagen, die in Wallfahrtskapellen von Votivtafeln entnommen sind.

Fig. 1. zeigt ein, für das Jahr, worin es vorkömmt (1609), sehr merkwürdiges Fahrwerk. Es ist von einer Votivtafel in der Capelle *Gottesruh* bey *Friedberg* entnommen. — Der Umriſs des Kastens ist sehr ähnlich dem einer Berline, wie die auf Tab. LXXXI. fig. 1., welche von 1790 bis etwa 1800 im Gebrauche waren, mit zugerundeten Seitenfüllungen, Vorder- und Rückwand, stark gewölbtem Himmel, dessen vom Mittelpunkte auslaufende Spriegel stark ausgebogen an die Ränder aufschlossen, und einen Kreis bildeten. Die Thürenöffnungen waren am Ober- und Untertheile flach zugerundet, und in der Mitte mit einer flachlaufenden Thürleiste verstärkt. Die Vorderwand war mit einem einzigen, gewölbten Fensterglase verschlossen, der obere Kreisbogen der Thüre gegen den Eindrang des Regens mit einem aufgerollten und festgeschnallten gelben Wachstuche geschützt, unter welchem rothe Vorhänge mit Goldfransen zum Schutze gegen die Sonne bestimmt waren. Als nicht geschmacklose Verzierungen bemerkt man die vier Ecksäulen, welche vom Bildhauer mit Laubwerk verziert ausliefen. Rings um den Kasten ging in der Mitte eine flache Leiste, und schied die Füllungen des Untertheiles vom Obertheile, der mit schwarzer Farbe gefirniſst war. Unter diesem Berline-Kasten erschien ein Magazin in gleicher Tiefe, und ein Fuſstritt, der unter die Kellertiefe um einen

halben Schuh herabreichte, und dessen Hintertheil mit messingenen und vergoldeten Zierathen geschlossen war. Die beyden Tragstützen dieses Trittes waren in angenehmer Krümmung an den Untertheil mit Schraubennägeln befestiget. Das Gestelle, worauf der Kasten fest ruhte, bestand aus zwey Tragbäumen oder Brancarden, die der ganzen Länge nach aus gesundem, ausgewählten Eschenholze geschnitten, und, der gröſseren Dauer wegen, mit eisernen Spangen auf beyden Seiten verstärkt, und durchgenietet waren. Diese Brancarden lagen über ihren hölzernen Achsenbäumen an den vier Orten der Tragschämel mit eisernen Zugbanden festgeschraubt, und gaben dadurch dem ganzen Gestelle ein sanftes, liebliches Spiel. Die Achsen, nur von Holz, wie damals noch auch für die schwersten Reisewagen gebräuchlich war, wurden mit einem starken eisernen Legeblech unten und oben versehen, und statt der damals noch nicht üblichen Nabenmuttern mit gut eingepaſsten Lohnen angeschlossen. Statt der Büchsen in die Naben waren nur breite eiserne Ringe an das vordere und hintere Theil gelegt, um deren Auslaufen zu verhindern.

Der Kutschersitz, mit lederner und gepolsterter Rückwand und Seitenlehnen und zur Bequemlichkeit des Kutschers mit ledernen Seitentaschen für seine Vorräthe versehen, ausserdem noch mit einer Reisedecke von blauem Tuche überzogen, auf vier angespannte Tragriemen befestiget, ruhte auf vier hölzernen Tragstützen, wie der Plan weiset. Das Vordergestelle bestand aus einem eisernen Scheibenkranz, einem Ober- und Unterschämel, welche die zwey Zwiesel festhielten. Der Unterschämel, mit zwey starken Deichselarmen versehen, war mit der Wage des Vordergestelles durch die Seitenspreitzarme mit den Achsenenden verbunden. Auf dem hinteren Achsenschämel erhoben sich zwey schön geschweifte Kipfen, die am Rande mit eisernen Spangen am Achsenstocke befestigt, in angenehmer Form mit zwey Gegenstützen gehalten wurden. Der Kasten war inwendig mit Seidenstoff reich ausgeschlagen und mit abstechenden Schnüren und Galonen besetzt. An der Rückwand hing ein langer Lackayriemen in vier Bögen, und Quasten von bouteillengrüner Seide, mit schwarzen Wecken der Länge nach durchmischt. Auswendig war der Kasten mit bräunlichem Lacke und mit vergoldeten Stäbchen eingefaſst, auf der Thüre der Namenszug der edlen Besitzerin. Die vier Räder, nach deutscher Art zwölfspeichig eingetheilt, waren mit ganz starken Schienen, mit Niet- und Schraubnägeln und gehörig starken Nab- und Schmierringen versehen. Die Farbe des Holzwerkes am Gestelle war von schönem Glanzzinnoberroth, mit Lack aufgetragen, welches das eiserne Stützenwerk, das mit Gold und Schwarz ausgefaſst war, sehr heraus hob.

Tab. LXXXIX. a



J. C. Ginzrot del. A. Schleich sc.

Fig. 4. auf einer Votivtafel in *Aufkirchen* vom Jahre 1696 umliegend abgebildet, erscheint hier aufgerichtet. Sie hat schon zwey hohe Vorderräder und zwey eiserne Schwanenhälse, für dieselben zum Durchlaufen gerichtet. Beyde vereinigen sich in eine Langwiede. Der Kasten hängt an vier hölzernen Kipfen mittelst breiter Riemen. Es scheint diese Kalesche nicht zu der Klasse der Geringeren gehört zu haben, indem sie durchaus mit Bildhauerey, die auf der Tafel weiſs angezeigt (vermuthlich Silber), geziert ist. Der Grund des Kastens, so wie der des Gestelles, ist schwarz.

Eben so ist eine kleine leichte Kalesche nach damaliger Art angezeigt unter fig. 3. Kasten und Gestelle grün; vorne ruht der Kasten auf dem Achsenstocke und hinten hängt er in zwey Ketten an den Kipfen. Das Verdeck ist nicht zum Zurücklegen, sondern ist steif. Der Kasten enthält inwendig Platz für vier Personen und auswendig für den Fuhrknecht. Das Gestelle ist nur mit einer Langwiede so leicht und kurz gebaut, daſs es konnte mit einem Pferde gefahren werden. Dieses Bild ist von einer Votivtafel zu *Gottesruh* bey *Friedberg*, vom Jahre 1669, entlehnt.

Tab. LXXXIX. A. fig. 1. enthält eine reiche Kalesche, deren sich König *Ludwig XIV.* zu den Sommerreisen auf seine Lustschlösser bediente. Dergleichen waren mehrere zu derselben Zeit in *Paris* vorhanden, doch weniger reich. Dieser Kalesche sind sechs Pferde vorgespannt, und weder der Kutscher, noch der Vorreiter haben den Hut auf dem Kopfe, so tragen auch die zwey hinten stehenden Pagen ihre Hüte in den Händen.

Die Pferdegeschirre sind mit rothem Sammet überzogen, und reich mit in Feuer vergoldetem Beschläge verziert. Früher hatten die Kutschenpferde noch keine Scheuleder an den Zäumen, hier aber sind sie deutlich angemerkt. Eben so waren die Kopfbüsche bey den reichen Bespannungen von Straussenfedern aufgesetzt, hier aber sind es nur Kugeln von Schweinsborsten verfertigt, welchen man wegen ihrer Dauerhaftigkeit den Vorzug gab, und auch darum, weil sie jede Farbe sehr glänzend annahmen. (Aigrettes, Borstenbüsche). Die äuſseren Seiten des Kastens waren mit Goldstoff überzogen, mit dem königl. Namenszuge und der Krone auf der Rückwand, und das Verdeck, so wie die Nebentheile, mit Laubwerk und anderen Stickereyen von Gold und Silber verziert. Die inwendige Ausfütterung war von feinem carmoisinrothen Sammet, mit goldenen Fransen und Borten, und die seidenen Vorhänge von schöner grüner Farbe. Die Räder und das Gestellwerk sind schön roth glanzlackirt, und alle Bildhauerey reich vergoldet. Obgleich diese Kalesche leicht zum Laufen mag gebaut gewesen seyn, indem das ganze Fahrwerk sehr kurz war, muſs

sie dennoch sehr gestoſsen haben, weil der Kasten nicht in Federn, sondern nur in steifen Kipfen hing.

Auf eben dieser Tafel fig. 2. ist eine offene Sommerkalesche vorgestellt, deren sich zu jener Zeit die Vornehmen vom Hofe König *Ludwig XIV.* bedienten. Der Kasten ist von einer nicht unangenehmen Form, ringsum reich mit Schnitzwerk verziert, inwendig mit rothem Sammet ausgeschlagen, so wie auch das kleine vordere Sitzchen für den Kutscher. Ueberall ringsum sind die Kissen, Patten und Klappen mit goldenen Schnüren und Fransen besetzt. Das Untergestell dieser Kalesche ist von der Art, wie die damals neu erfundenen Berlinen, nämlich mit niederen Rädern am Vordergestelle, langen Tragbäumen oder Brancarden, langen, vierfachen, dicken und zwey und einen halben Zoll breiten Hängriemen, die vorne an der Querwalze befestiget sind, unter dem Kasten der Länge nach bis in die zwey, am Achsenstocke befestigten, Winden durchlaufen, und darin angespannt werden. Damit aber der Kasten nicht zu viel Stöſse erleide, oder hin und wider gaukle, so wird derselbe durch Kreuz- oder Stoſsriemem nach Belieben festgeschnallt.

An den Wagen, wo die Tragbäume ausserhalb dem Kasten hinlaufen, werden gewöhnlich die Euſstritte mit eisernen Zapfen auswendig an dieselben befestiget, wobey aber bemerkt werden muſs, daſs die beyden Seitenschenkel gewöhnlich von vierfachen, starken ledernen Riemen gemacht worden, weil die von Eisen nicht nachgeben, und leicht abprellen, oder abgerissen werden können, welches aber der Fall nicht ist, wenn die Fuſsritte freyschwebend an den Kasten befestigt sind, und weder an den steifen Schwanenhälsen, noch an dem Bäumen, wie bey fig. 3. auf eben dieser Tafel vorgestellt ist, angemacht sind.

Der Kasten, so wie das Gestelle von fig. 2. sind grün glasirt, die Bildhauerey im Ganzen vergoldet, und mit schwarzem Lack ausgefaſst.

Fig. 3. ist eine jener leichten Damenchaisen, worin sie vom Kasten aus ihre sechs vorgespannten Pferde ohne Kutscher selbst leiteten. Der Kasten hat die Form von einem reichen Phaeton; im hinteren Sitze ist Platz für zwey Personen, und vorne laufen die beyden Seiten in einen Schnörkel zusammen. Hinten hängt der Kasten in langen Riemen an den Kipfen, und vorne an eisernen Zapfen, die auf die Bögen der Schwanenhälse geschweiſst sind. Die Fuſstritte sind, wie schon erwähnt, unter den Kastenschwellen befestiget, und bewegen

sich mit dem Kasten; inwendig ist er mit rothem Sammet ausgefüttert, alles Riemenwerk mit Saffian überzogen, und mit Goldfäden gestickt.

Das Verdeck kann bey schönem Wetter zurückgelegt werden, ohne dafs man von aussen die Spreitzstangen bemerkt; auf dem Scheibenkranze sitzt ein Pelikan, der seine Jungen füttert, in Bildhauerey verfertigt. Dergleichen Sinnbilder fand man auf jedem solchen Damenwägelchen, wodurch sie sich im Wettrennen von einander zu unterscheiden suchten. Die äufsere Farbe des Kastens und Gestelles war blau und das daran befindliche Schnitzwerk übergoldet.

Eine andere Art Lustkaleschen waren jene sogenannten Phaetons auf vier Rädern, die sehr hoch gebaut, und öfters die Vorderräder, wenn sie nicht zum Durchlaufen unter Schwanenhälsen, sondern nur mit einer Langwiede gerichtet, bis vier französische Schuh hoch gestellt waren, so, dafs viel Unglück dadurch geschah, indem dieses Fahrwerk einen geschickten Lenker erforderte, um mit Sicherheit dergleichen Phaetons drehen und wenden zu können, besonders, wenn man mit raschen Pferden schnell um eine Ecke herumlenken wollte. Jeden Tag hörte man von neuem Unglücke, welches durch diese gefährlichen Phaetons verursacht wurde. Ueberhaupt war ein solches Gefährte nur für junge Wagehälse passend, und kein Mann von Ueberlegung würde es gewagt haben, dergleichen Fahrwerke zu besteigen.

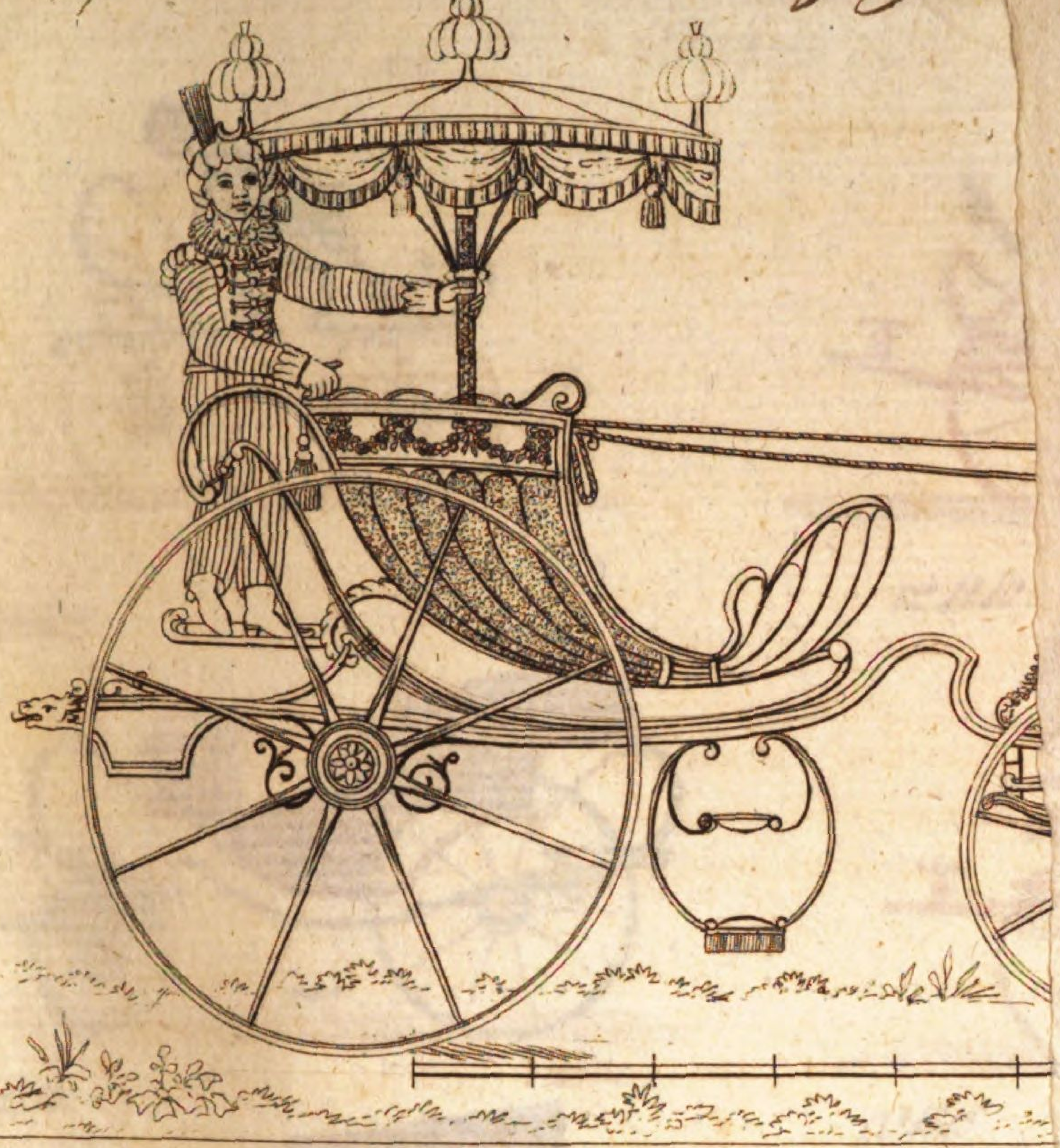
Aber dann erst war der Uebermuth gesteigert, als selbst die Frauenzimmer es unternahmen, sich dieser gefährlichen Zügel zu bemächtigen. Denn nicht allein in *Frankreich* sah man dergleichen verwegene Heldinnen, sondern auch in *Deutschland* zeigten sich Amazonen, deren Kühnheit jene noch zu übertreffen suchte, so, dafs selbst der ehrwürdige *Zachariae* es der Mühe werth hielt, ein Schauspiel darüber zu schreiben, das er den Phaeton nannte, und welches damals auch ins Französische übersetzt, bey unseren Nachbarn nicht minder Beyfall erhielt. Der Verfasser fügt hier Tab. XCII. fig. 1. die Zeichnung eines solchen Gespannes, nebst dem Wagen bey, wie er zu jener Zeit, ungefähr ums Jahr 1770, im höchsten Schwunge war, worüber der Dichter *Zachariae* der Vater der schönen Lenkerin ausrufen läfst:

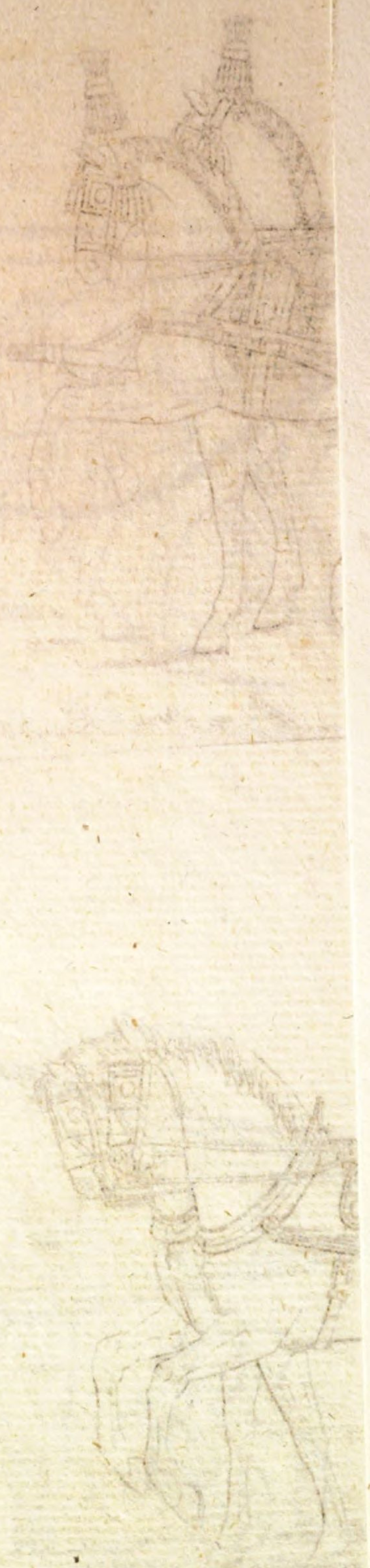
„Die Geschichte sagt uns von einem verwegenen Jüngling,
„Einem Sohn der Sonne, dem *Phaeton*, welcher dem Wagen,
„Den du morgen zu führen gedenkst, den Namen gegeben.
„Er vertraute zu viel auf seine Klugheit und Stärke,
„Wollte so gut, wie Phöbus, die Himmelspferde regieren,
„Aber stürzte herab vom Wagen, und brannte die Welt an.

„Als der Kutscher *Andreas* sich in das Wagenhaus machte,
„Und die Hülle vom *Phaeton* nahm, mit herkulischen Kräften
„An die Deichsel sich stellt, und ihn allein auf den Hof fährt;
„Und er stand in der Mitte des Hofes, mit güldenem Schnitzwerk
„Reich geziert, ein Wunder der Welt. — *Aurora* war neidisch,
„Daſs ihr veralteter Wagen nicht diesem *Phaeton* gleich kam.
„Ganz im baroken Geschmack war er vom Künstler geschaffen,
„Eine verguldete Muschel formirte den Kasten, und hinten
„Ragt aus der Muschel ein Mohr, mit einem silbernen Turban,
„Welcher einen Sonnenschirm hält, mit Troddeln und Fransen.
„Ein neumodischer Himmel, der prächtig die Fahrenden deckte!
„Purpurne Räder, mit Laubwerk durchwebt, und leicht wie die Räder
„An dem Wagen Neptuns, von Wasserpferden gezogen."

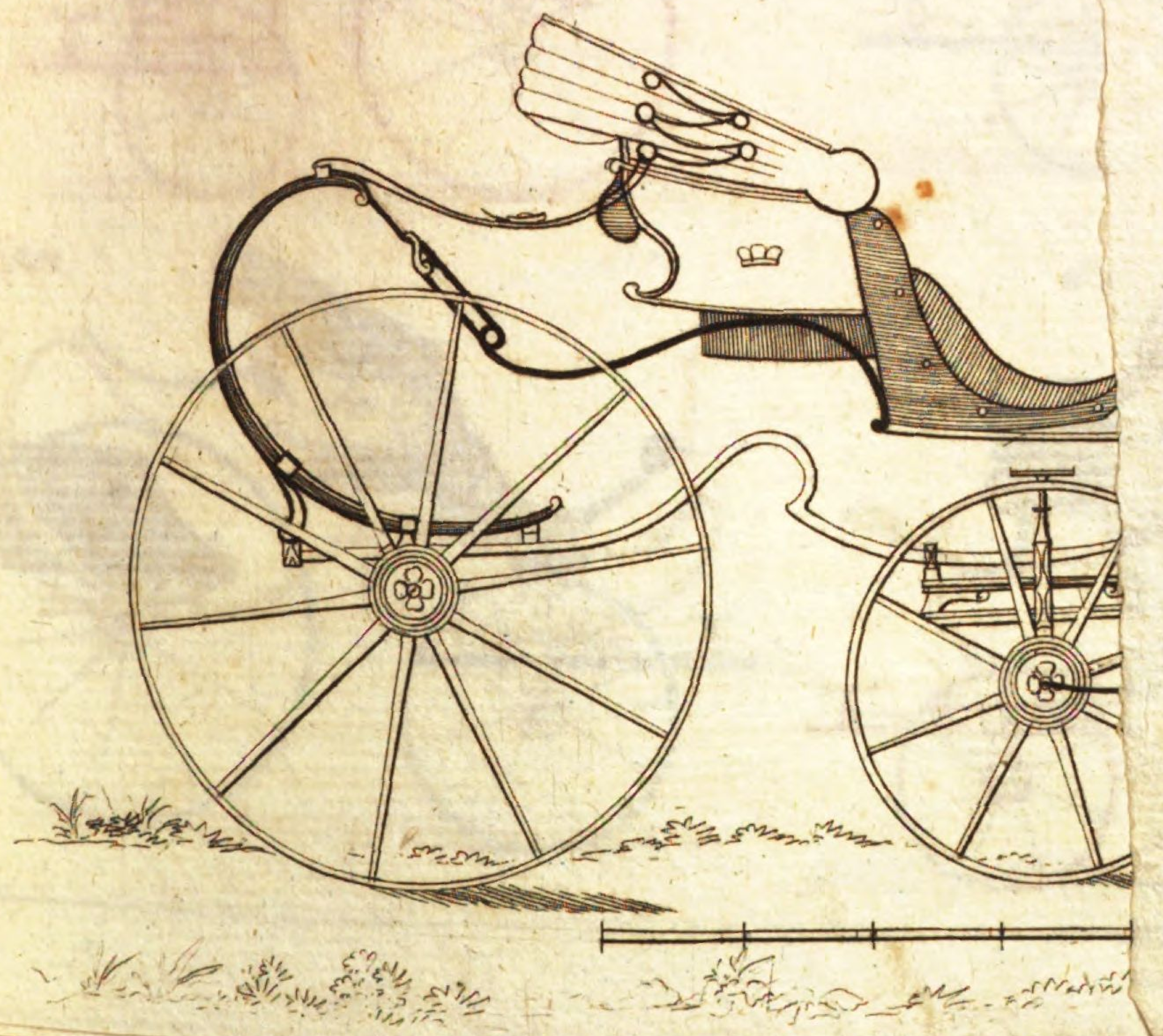
Tab. XCII. fig. 2. stellt einen englischen Phaeton vom Jahre 1750 dar. Die Zeichnung ist hinlänglich ausgeführt, um den Bau sowohl, als die Art der Bespannung dieses Wagens vollkommen deutlich zu machen. Der Kasten hat von Auſsen zwey halbe Tafeln oder Füllungen, die Rückwand ist zur Hälfte und das Fuſsbrett zu zwey Schuh breit mit gleicher Füllung, und mit zwey Leisten von Innen verstärkt; an den starken Bodenschwellen sind zu beyden Seiten die hölzernen, kräftig geschweiſten Backenstücke eingezapft, der hintere Kastensitz, im Nothfalle für drey Personen neben einander, mit einem beschlüſsigen Kistchen zum Ausnehmen, das Verdeck zum Zurücklegen, mit Seiten-Spreitzstangen, die sich in Gewerben doppelt brechen. An der Leiste der Rückwand sieht man einen Haarbeutel im Verhältniſs des Kastens, schwarz glanzlackirt und mit englischen plattirten Stäbchen, wie alle übrigen Zierathen. Das Gestelle hat vier Räder von mehr als gewöhnlicher Höhe, wie der Plan ausweiset, die Hinterräder zu $4\frac{1}{2}$, die Vordern 3 Schuh; die Schwanenhälse vom hintern bis zum vordern Schämel haben $4\frac{1}{2}$ Schuh, und der Bogen derselben, in der Mitte der Kehre, hat in der Höhe um drey Zolle mehr, als die Vorderräder. Die vordere, rüsselförmige Schweifung des Schwanenhalses endiget in fleiſsig gearbeitete Griffe, an welchen die vordern Hängriemen von starkem, viernäthigen, verhältniſsmäſsig dicken Glanzleder eingezogen sind. Hinten hängt der Kasten an recht zierlich geschweiſten und zweckmäſsig auf dem hintern Achsenstock befestigten C Federn, über welche viernähtige Riemen von schwarzem Kern-Glanzleder laufen, die mittelst der doppelten Schnallenriemen an den Hängpratzen befestigt sind. Diese selbst sind mit äuſserst gefälligem Schwunge an den Bodenschwellen des Kastens festgeschraubt. Die Achsen

nno 1770. Phaeton mit franz: Ge





A° 1750. Englischer Phäeton mit 2 Pferden.



haben das gewöhnliche englische Geleise, und die Büchsen sind von Messing oder Bronze. Alles Uebrige lehret die Zeichnung.

Wir haben diesem Wagen von 1750 eine genauere Beschreibung gewidmet, da derselbe in der That sehr zweckmäſsig und mit vielem Geschmacke gebaut ist. Wären die vordern Rüſsel, statt von Eisen, in derselben Form vom Vorderschämel anfangend, aus Federn von Stahlplatten zusammengesetzt; so würde die Bewegung dieses Phaetons ungemein an sanftem Spiele gewinnen und Nichts zu wünschen übrig lassen. Die Farben an den Kästen dieser Art von Wagen war in jener Zeit in *England* und *Frankreich* Bouteillen- oder Taubenhals- grün, und schwarz eingefaſst, das Gestelle einförmig zinnoberroth, mit schwarzen Glanzlack-Streifchen auf das feinste ausbeschnitten, und die Lackirer suchten sich im Glanze ihres Firnisses und in der Reinheit und Nettigkeit der Farben und der Zeichnung wetteifernd zu übertreffen.

Tab. XCIII. fig. 1. zeigt ein damals sehr modisches Phaeton vom Jahre 1790, mit in einem Bogen gegen einander stehenden Nasen am Schwanenhalse. Die vordern und hintern Räder sind von gleicher Höhe, und ist dieses leichte Gefährte ohne Verdeck, blos zum Spazierenfahren mit einem oder zwey Pferden eingerichtet.

Fig. 2. ein anderes Phaeton neuerer Gattung, auf vier Federn hängend, ungefähr wie die Vorigen; die Schwanenhälse mit einer Nase nach Innen gebogen, der Kasten nach der Form der Zeichnung der gewöhnlichen Gigs, mit zwey halben Seitenthüren, die sich nach Belieben auf- und zuschlagen lassen. Sehr Viele haben, statt der hölzernen starken Rückwand-Tafeln zierliche Geflechte von Meerröhrchen.

Fig. 3. ein Phaeton, in *England* unter dem Namen *Half-pannel-phaeton* bekannt, dessen Obertheil mit gedrehten Stäbchen umgeben ist, auch zur Reise dienlich, mit Verdeck zum Zurückschlagen, Knieleder oder Fuſssack zum Einhängen, und ein Kutschersitz für eine oder zwey Personen; ein hinteres Packbret für einen Reisekoffer zum Aufschrauben. Er hängt in vier Stahlfedern und zwey eisernen Schwanenhälsen, nach der Zeichnung.

Fig. 4. ein sehr leichtes, offenes Phaeton, mit Seitenflügeln, ohne Verdeck, das Obertheil des Kastens mit gedrehten Stäbchen umgeben, nach der Zeichnung geformt, hängt in sechs sogenannten Telegraph-Federn, jede von drey leichten Stahlblättern zusammengesetzt, nämlich vier den hintern, und

zwey den vordern Theil des Kastens tragend; das Gestelle ist weder mit Schwanenhälsen, noch mit einer Langwiede, sondern mit zwey Tragbäumen aus Eschenholz vereint. Am vordern Rande des Fuſsbretes erhebt sich ein viereckiger Spritzbogen, der gegen das Aufwerfen der Kiselsteine sichert, woran zugleich zwey groſse, in Hülsen steckende Reiselaternen befestigt sind.

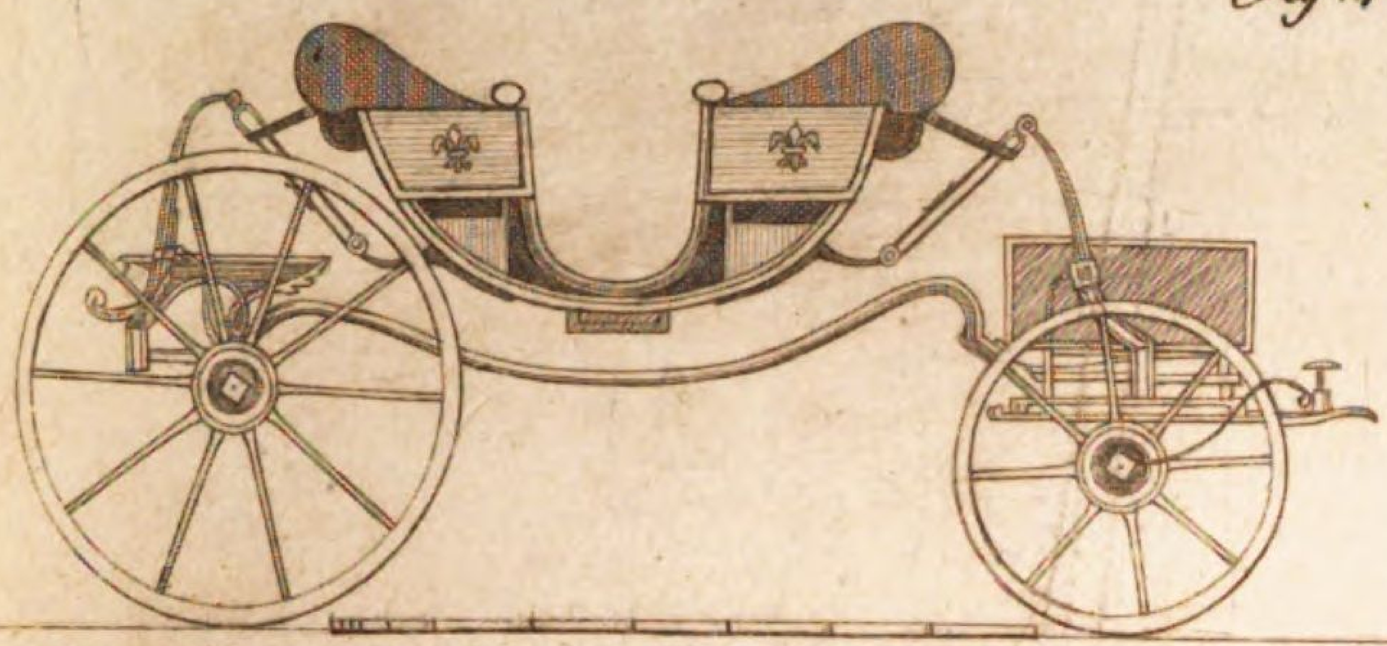
Fig. 5. ein Phaeton mit ganzen hölzernen Tafeln rings um den Kasten, Verdeck und Fuſssack gegen den Regen, hohem lackirten Spritzbogen gegen das Auswerfen der Pferde, groſsem, gewölbten sogenannten Haarbeutel für Stöcke, Regenschirme und Degen, auf jeder Seite eine groſse Laterne, um des Nachts fahren zu können. Der Kasten in zwey langen, horizontalen Quer-Stahlfedern hängend, das Gestelle ohne Schwanenhälse, statt der Langwiede mit zwey leichten hölzernen Tragbäumen vereinigt; die übrige Form ist wie die Zeichnung weist.

Fig. 6. ein ganz einfaches Phaeton für ein und zwey Pferde zum Spazierenfahren. Der Kasten mit halben Tafeln wird von zwey C Federn, auf dem Hintergestelle ruhend, getragen, zwischen vier kurzen Federstützen schwebend, auf zwey eisernen Schwanenhälschen mit einwärts gebogenen Nasen vereinigt, Spritzbogen und Reiselaternen, wie an den Obigen schon beschrieben worden, nach der Zeichnung genau gefertigt.

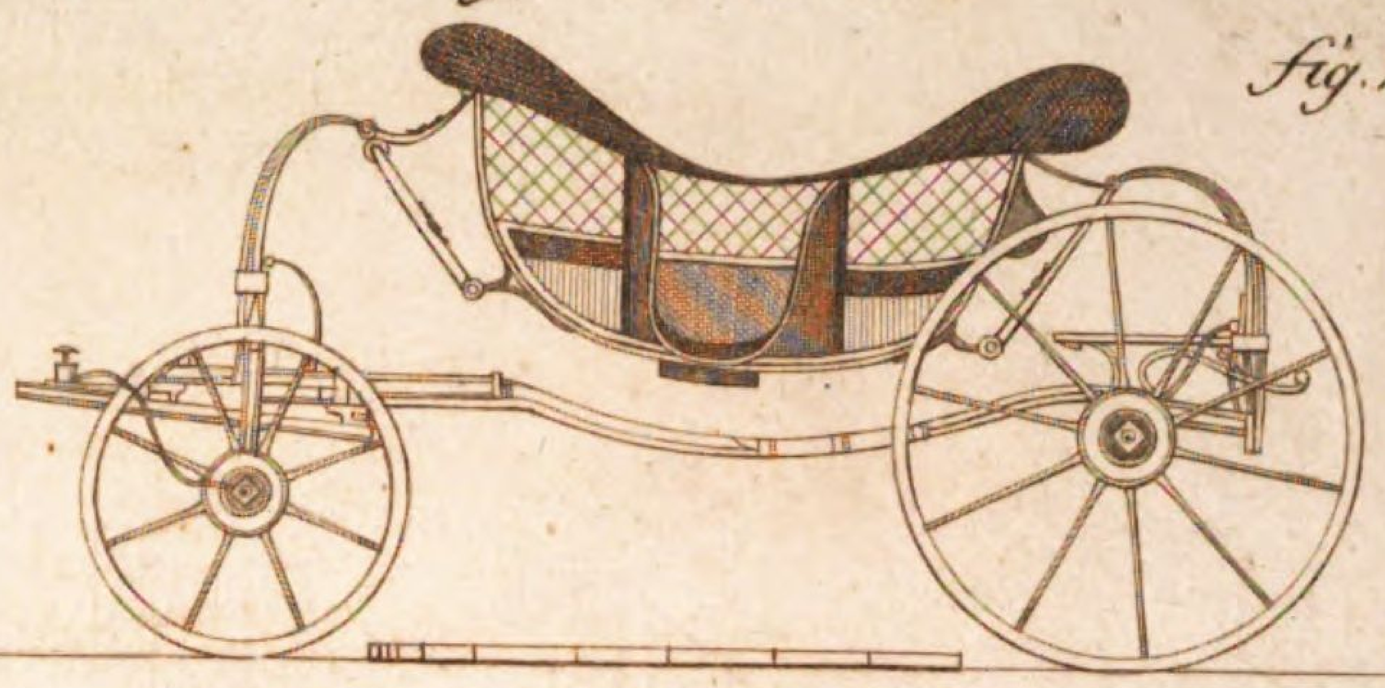
Fig. 7. ein Phaeton vom Jahre 1785, mit Verdeck, Knieleder und Spritzbogen, einem Magazine für das Kistchen zum Ausnehmen unter dem hintern Sitze, und einem sogenannten Haarbeutel in der Rückwand. Es hängt auf einem Gestelle mit zwey eisernen Schwanenhälsen mit rückwärts gebogenen Nasen und aufwärts gekrümmten Federn, in welchen zwey flachliegende Federstützen unter dem Kasten eingehängt sind. Die hintern Federn, die an dem Achsenstocke befestigt sind, zeigen sich mit dem dazwischen sitzenden, schwarz lackirten Verschlage, der zugleich als Bedientensitz und als Packkiste sich brauchen läſst, deutlich abgebildet.

Fig. 8. ein neues, nach heutiger Art niedrig hängendes, bequemes Reise-Phaeton mit Verdeck, Kutschersitz, Laternen, Haarbeutel, Fuſssack, eisernen, doppelten Schwanenhälsen an eine Langwiede geschäftet, zwischen vier C Federn schwebend, in Allem nach der Zeichnung genau eingetheilt. Der Kasten kann für drey Personen neben einander im hintern Sitze eingerichtet werden, und ist hinlänglich lang, um die Füſse ungehindert ausstrecken zu können. Die Seitenfuſstritte sind auswendig unter den Schwellen des Kastens angebracht.

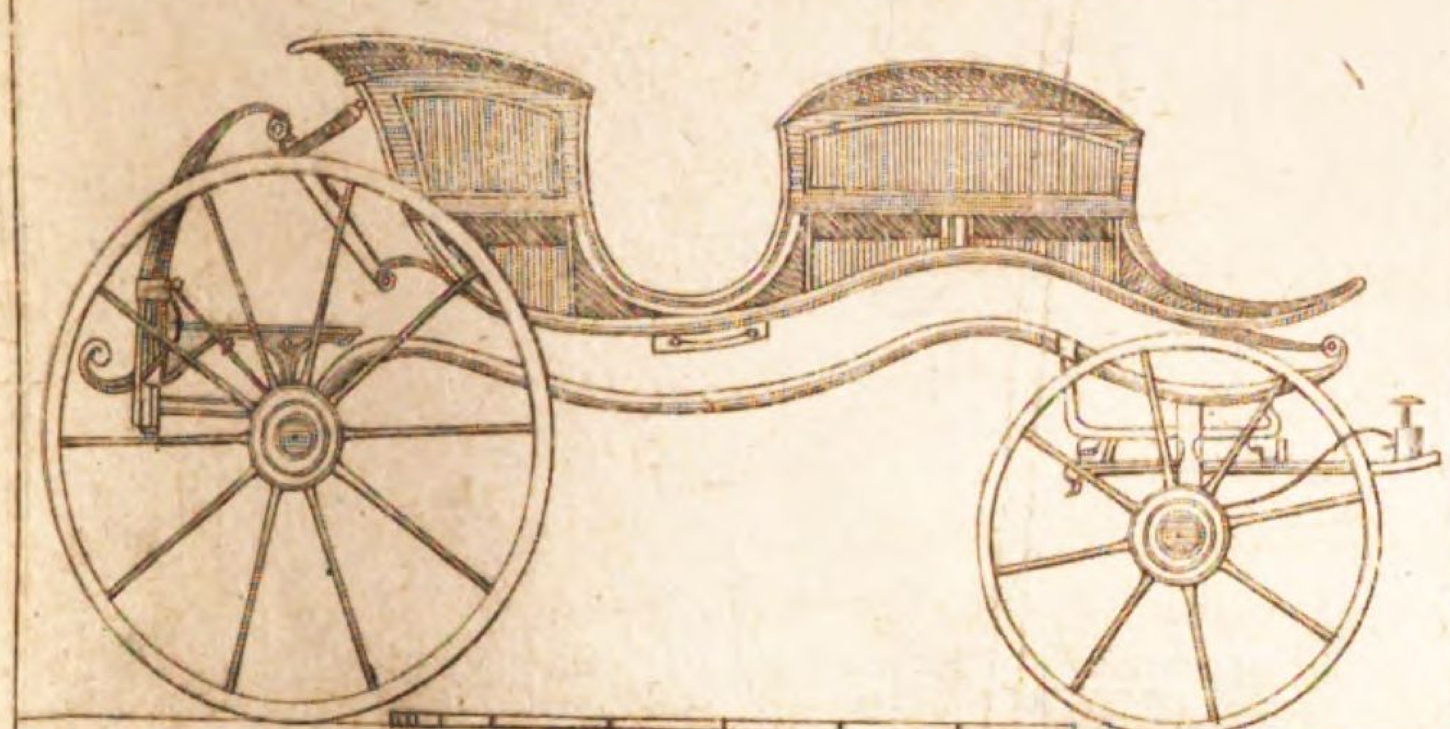
franz. Sociable. fig. 1



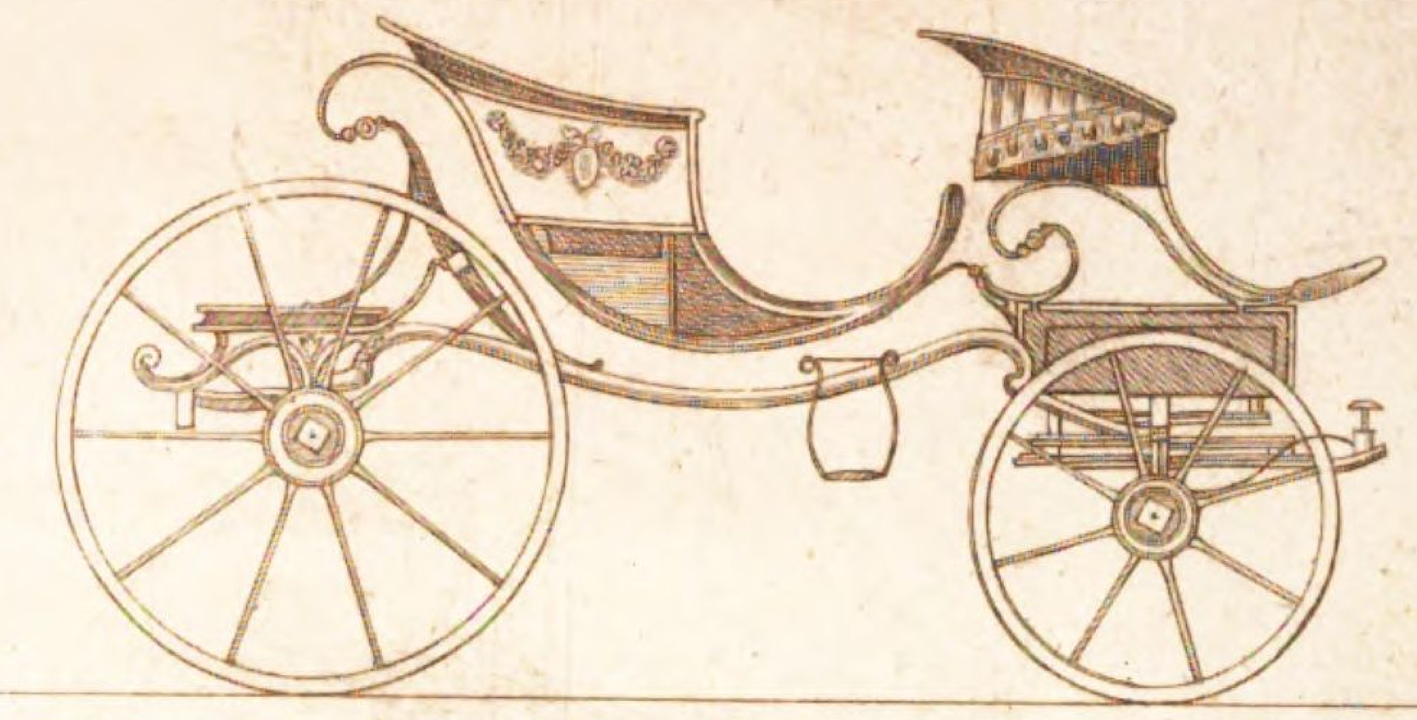
Aº 1780. Englische Sociable. fig. 2.



Englische Jagd-Chaise fig. 3.



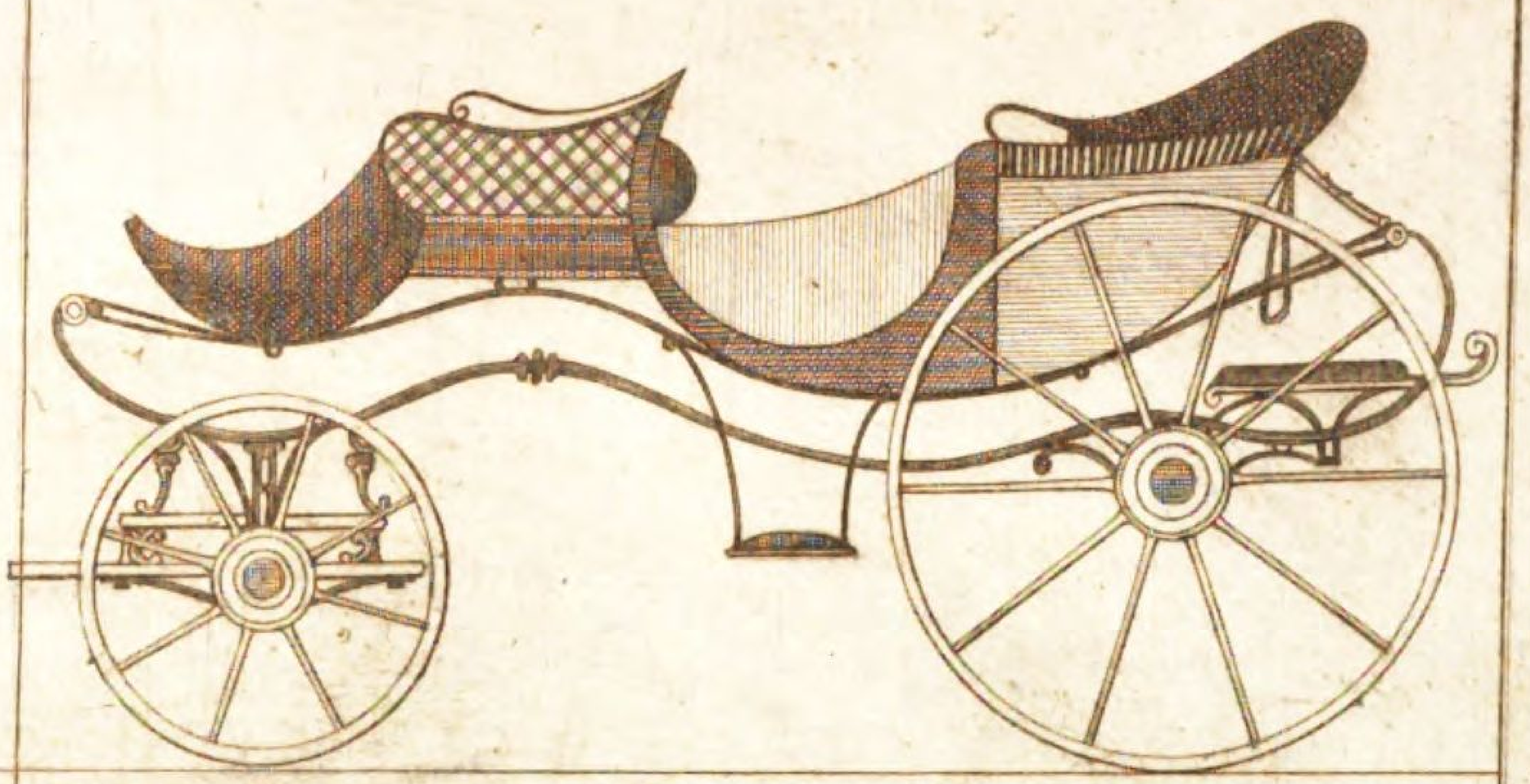
Aº 1800. Spazier Chaise fig. 4.



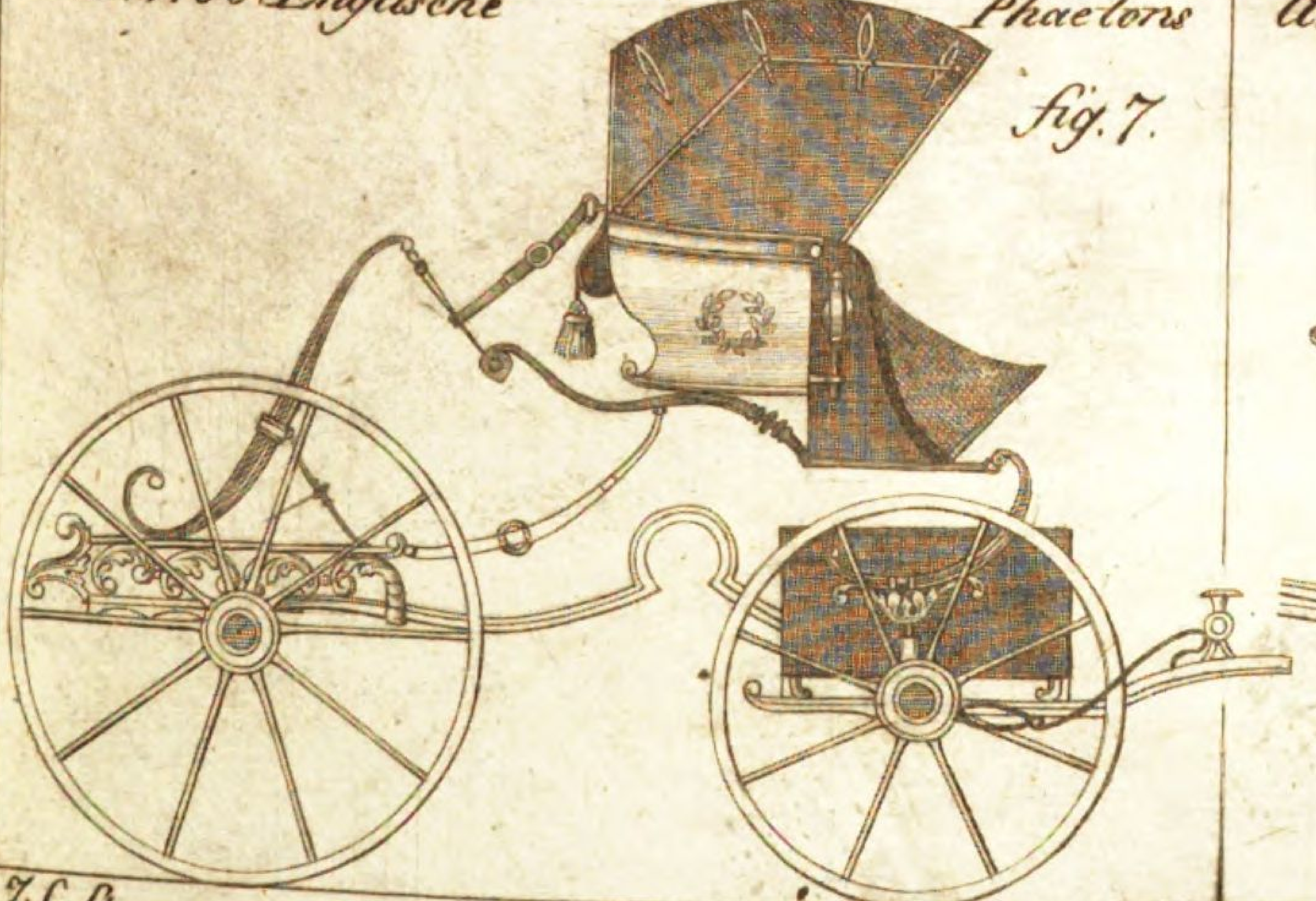
Aº 1800. Polnische Jagd-Chaische fig. 5



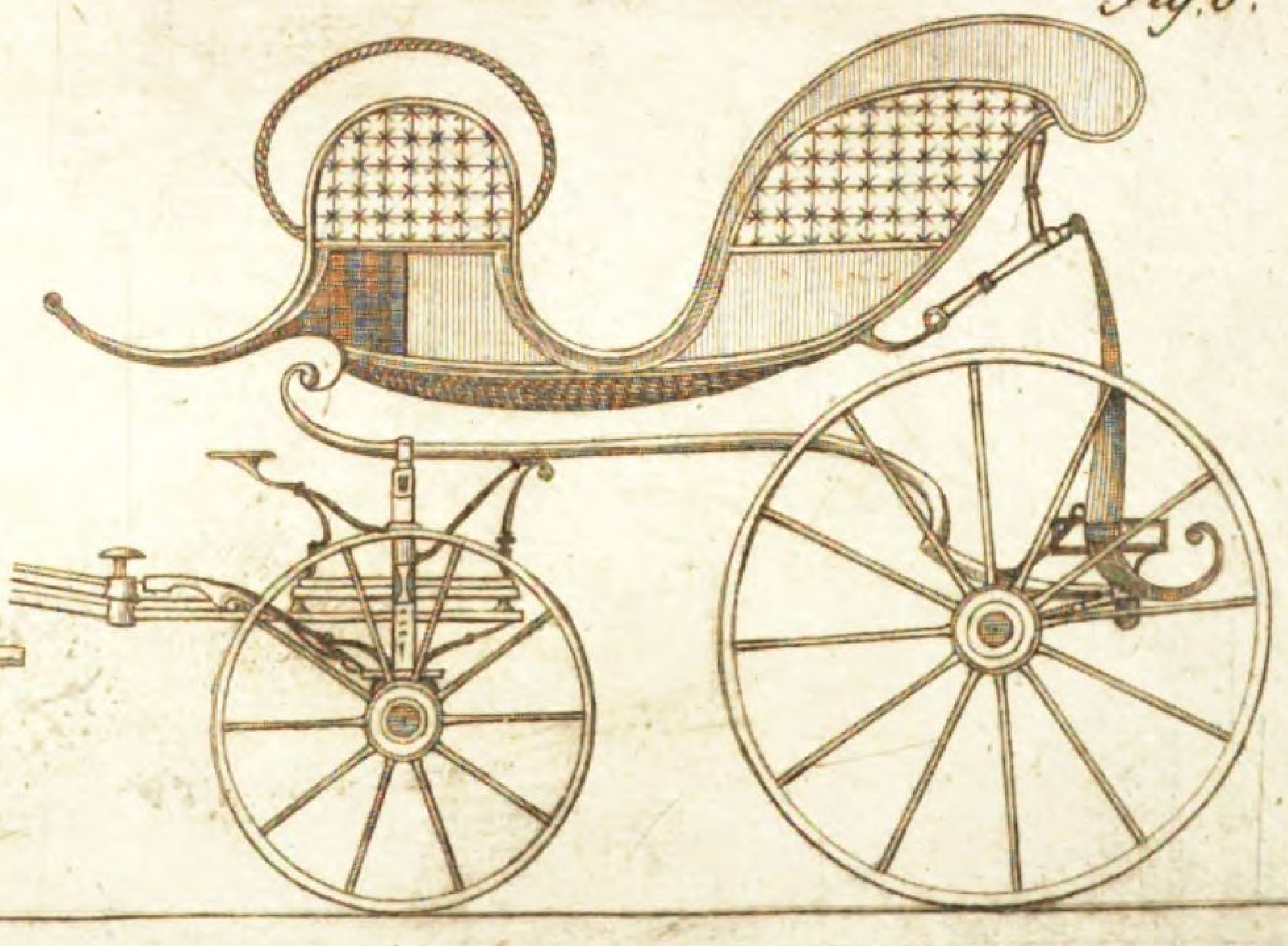
Aº 1812. Französische Jagd-Chaise fig. 6.



Aº 1780. Englische Phäetons fig. 7.



Aº 1785. Franzosische Phäetons. fig. 8.



J. C. G.

Tab. XCIV. fig. 1. ein französischer Gesellschaftswagen zu sechs Personen, (*Sociable,*) drey auf jedem Sitze, ganz offen. Dieser kann auch mit einem Verdecke zum Aufsetzen versehen werden. Gegenwärtiger Sociable ist statt der Kothflügel mit vier lackirten, flachen Schutzflügeln, von lackirtem Leder, besetzt; der Kasten hat, statt der ganzen Tafeln, nur halbe Obertafeln, der Leichtigkeit wegen, hängt auf zwey eisernen, leichten Schwanenhälsen und in vier englischen, sogenannten starken Stahlfedern. Uebrigens ist er ganz nach der Zeichnung gebildet, mit zweystuffigen Fuſstritten zum Einschieben, einem schwarzlackirten Reiseverschlag, mit Schloſs am Deckel, auf dem Vordergestelle befestigt, und auf dem Hinterwagen ruht ein Packbret, worauf man, im Falle der Noth, Mantelsäcke und leichtes Gepäcke aufschnüren kann.

Fig. 2. ein sogenannter englischer Sociable mit Thüren, zwischen vier englischen S Federn auf einem leichten Gestelle, mit einer Langwiede versehen, mit halben Tafeln rings um den Kasten; die Obertheile mit Rohr geflochten, die unteren ganz offen, und mit doppelten Fuſstritten zum Einschlagen. Die vier Seitentheile hinten und vorne sind mit vier flach liegenden Kothflügeln versehen, wie die Zeichnung weist.

Fig. 3. ein zierliches, im Jahre 1785 in *London* gebautes Jagdphaeton zu neun Plätzen, über dessen Bau die Zeichnung hinlänglich Auskunft gibt.

Fig. 4. ist ein sehr leichtes, lieblich geformtes Herrschaftsphaeton für zwey Personen im hintern Sitze, und einem rund geformten Kutschersitz, auf dem schwarz lackirten Verschlag des Vordergestelles ruhend, zwischen vier Federn und zwey ganz eisernen Schwanenhälsen, genau nach der Zeichnung gefertiget.

Fig. 5. eine leichte, gegitterte, sogenannte pohlnische Jagdchaise auf zwey eisernen, glatten Schwanenhälsen, an deren Enden vier kleine C Federn sich erheben, wie die Zeichnung weiset.

Fig. 6. ein französisches, leichtes Spazirphaeton, auf eisernen Schwanenhälsen, mit vier, am Ende angefügten, stählernen, C förmigen Federn und langen ledernen Riemen versehen.

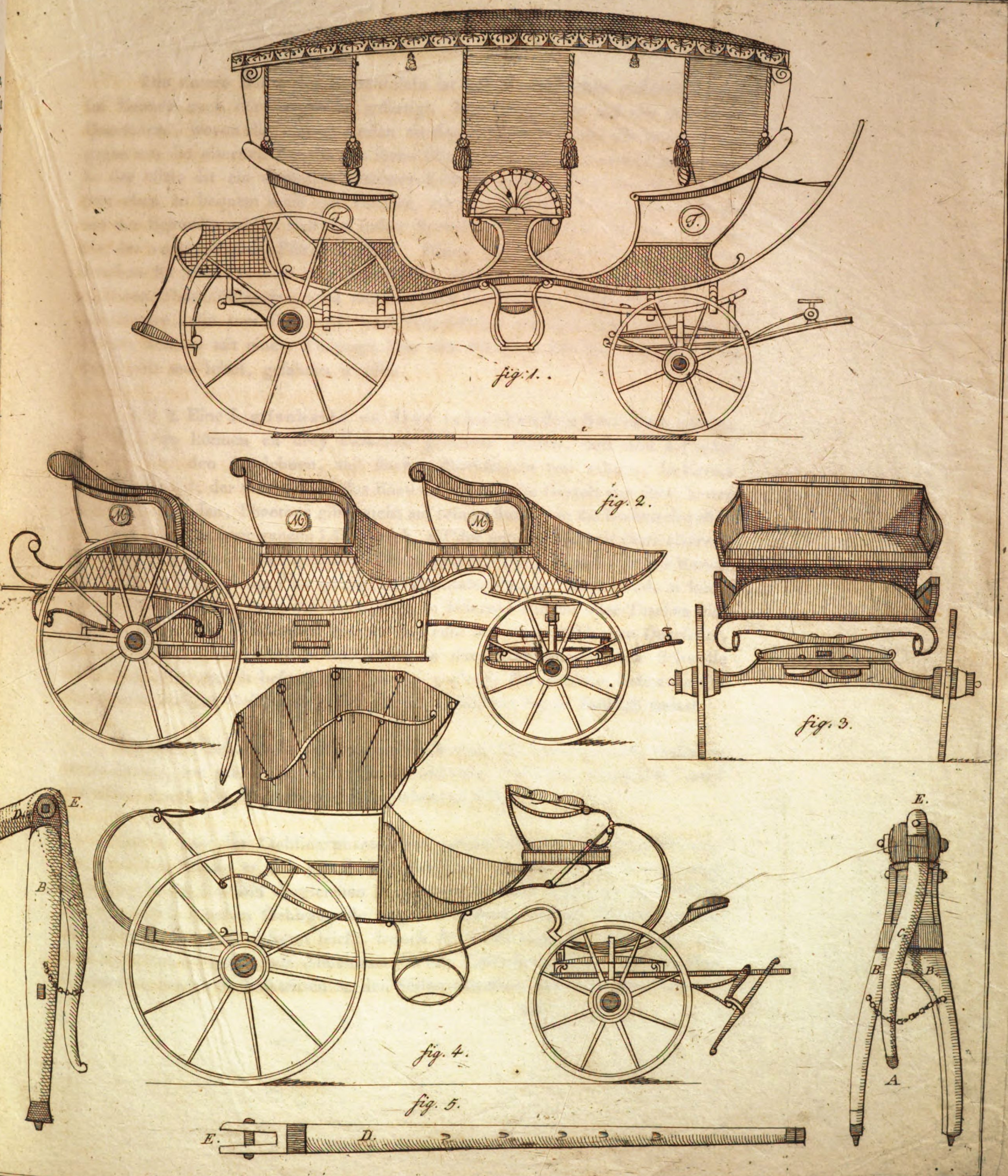
Fig. 7. ein englisches Phaeton, mit Verdeck zum Zurückschlagen vom Jahre 1780, besonders hoch vom Boden hängend, mit hintern starken Stahlfedern, (engl. *Longtail* genannt) auf zwey Seitenstöcklein ruhend, mit Bild-

hauerey verziert, auf eisernen Schwanenhälsen, mit gegen einander gestellten, doppelten Nasen, kurzen vordern C Federn, schwarz lackirtem Verschlage, mit kurzen Hängriemchen unter dem Kasten befestigt, zur Reise und zum Spazirenfahren geeignet, übrigens gänzlich nach gegenwärtiger Zeichnung beschaffen.

Fig. 8. ein *Pariser* hohes Land- und Spazirphaeton, wie sie im Jahre 1785 üblich waren. Der Kasten enthielt Platz für neun Personen, zu drey auf jedem Sitze. Die Armlehnen waren ringsum und auf der Seite mit Kothflügeln von lackirtem Leder, wie auf der Zeichnung abgebildet ist; die oberen Seitentafeln waren mit kleinen Meerröhrchen fein geflochten, die Schwanenhälse geradaus von Eisen, sehr hoch vom Boden gestellt, und hinten hing der Kasten in zwey starken, geraden englischen Federn, die auf dem hintern Schämel befestiget waren; der Vordertheil des Schwarenhalses, C förmig aufwärts gebogen, vereinigte sich mit den vordern Pratzen des Kastens, wie die Zeichnung vollständig weiset.

Tab. XCV. fig. 1. ein Damengesellschaftswagen, bestimmt, einer Jagdparthie zu folgen, oder bey schönem Wetter in Gesellschaft spaziren zu fahren. Der Kasten besteht aus zwey, gegen einander gekehrten, Phaetonkästchen, wovon jeder Sitz zwey Personen bequem, auch wenn man will, drey Personen neben einander aufnehmen kann. In der Mitte des Kastens ist ein niedliches Sitzchen angebracht, welches, in zwey Theile durch eine Rücklehne gesondert, für sechs Personen Raum darbietet, wovon zwey oder drey Personen ihre Füſse gegen den hintern Sitz ausstrecken, die Andern drey auf dem mittleren Sitze mit ihren Füſsen sich des Kutschenrechts gegen die auf dem vordern Platze Sitzenden bedienen. Will man den Platz auf dem mittleren Sitzchen breiter erhalten, so muſs man den mittleren Stuhl im Ganzen lassen, so daſs nur zwey bis drey Personen darauf sich mit den Füſsen gegen den hintern Sitz bequem ausstrecken können.

Die Sitze des Kastens sind mit einem festen Himmel versehen, der auf jeder Seite von sechs runden, mit Saffian oder Seidenborten überflochtenen Eisenstangen getragen, und gewöhnlich mit grünem, lackirten Wachs-Tafent überzogen wird, mit den ihn umgebenden Baldachinen; die Vorder- und Hinterwand, so wie die Seitenöffnungen, werden mit grünen Vorhängen von Seidenstoff oder sogenannten Springvorhängchen (*Stores*) gegen Sonne, Staub und kleinen, leichten Regen, nach Belieben, geschlossen; denn gegen Sturm und Regen sind dergleichen Sommerwagen nicht gebaut. Die Armlehnen ringsum sind mit schwarz lackirten, flachen Kothflügeln versehen.



J. C. Ginzrot del.

C. Schleich fec.

Die untere Hälfte der Kastentafeln ist mit Meerröhrchen geflochten, und im Ganzen nach der Zeichnung gefertigt. Der Kasten ruht auf vier doppelten Querfedern, wovon die oberen Enden an den Bodenschwellen, die unteren hingegen um die eisernen Bäume mit ihren Hängriemen-Ringen umschlungen sind. In der Mitte ist ein doppelter eiserner Fufstritt angebracht, wovon der Eintritt eben so bequem nach den vordern, als den hintern Sitzen geleitet. Vorne aus der Schwelle erhebt sich ein hoher Spritzbogen, welcher vor dem Auswerfen der vorgespannten Pferde schützt. Hinter dem Kasten ist ein Bedientensitzchen für eine Person, zum Abnehmen, angebracht. Der untere Theil der mittleren Thürenöffnungen wird mit den dazu bestimmten, ledernen Vorhängen geschlossen, die zum Einhängen und Wegnehmen gerichtet sind. Dergleichen Wägen können mit einem Postzuge von vier Pferden, die der Postilion vom Sattelgaule aus leitet, gefahren werden.

Fig. 2. Eine Jagdschaise, zu drey schwebenden Sitzchen gebaut. Die Sitzchen können zu drey Personen gerichtet werden, und sind auf jeder Seite, längs den Armlehnen, mit flachen Kothflügeln von schwarz lackirtem Leder bespannt; der untere Theil des Kastens, der ihm die Gestalt von drey, hinter einander stehenden, Phaetons gibt, steht auf seinen Stollen in die Bodenschwellen befestigt, welche, ihrer ganzen Länge nach, auf der untern Seite mit einer eisernen Spange mit guten, vertieften Holzschrauben angezogen sind. Hinten ruht der Kasten auf jeder Seite auf einem Paar gerader, horizontaler Federn, die am Ende in kurzgebogenen C Federn, nach der Zeichnung, in ledernen Ringen oder Taschen eingehängt sind. Der Vordertheil des Kastens ruht auf einer stählernen Querfeder, die in der Mitte mit zwey Schraubennägeln durch die querliegende Schwelle über dem Achsenstock befestigt ist, worin zugleich die vordere Schnauze der Langwiede und der Reibnagel geht, wie die Abbildung fig. 3. deutlich weiset.

Die zwey Seitenkeller, die unter dem Kasten hin befestigt sind, enthalten Raum genug, um die nöthigen Jagdflinten auf jeder Seite der Langwiede, wohl verwahrt, durch die Seitenthüren einschieben zu können.

Fig. 4. war das Lieblingsphaeton des verstorbenen Königs von *Bayern*, *Max Joseph*, dessen er sich gewöhnlich bediente, wenn er auf die Gemsenjagd nach *Berchtesgaden* und dergleichen Berggegenden fuhr, wohin er sich öfters nur mit einem starken Gebirgsgaule begeben konnte. Dieses Wägelchen war zu dieser Bestimmung äufserst leicht, jedoch dauerhaft und gefällig gebaut, mit einem leichten Sitzchen zum Abnehmen für den Fahrenden, Seitenthürchen zum Aufmachen, doppelten Fufstritten an den Seitenschwellen, zum bequemen Einstei-

gen, einem Verdecke zum Zurückwerfen, eisernen Schwanenhälsen und vier stählernen C Federn, mit einem Fuſssacke und vorderem Regenmantel, zum Zuschlieſsen. Die obern Tafeln sind blau lackirt, die Räder und das Gestelle schön zinnoberroth angestrichen, schwarz ausgefaſst und Glanz gefirniſst.

Fig. 5. ist ein sogenannter Schmierbock, dessen man sich bedienet, um den Wagen in die Höhe zu heben, wenn man die Achsenspindeln untersuchen, oder die Räderbüchsen einschmieren will, ohne nöthig zu haben, sich einer Winde zu bedienen.

A) ist das vordere Traggestelle, mit zwey Füſsen B. B. Es gibt deren B) auch blos mit einem Stützfuſse in der Mitte, die aber weniger fest sind. C) ist der Heberüssel, womit die Laststange D, mittelst dem Einschnitt und Quernagel E, in die Höhe gehoben wird. Wenn die Last zu der nöthigen Höhe gehoben ist, so wird der Rüſsel mit dem Sperrkettchen umschlungen und eingehangen, damit er nicht zurückprellen kann.

Wir haben dieser einfachen und zweckmäſsigen Vorrichtung deſswegen hier eine Stelle angewiesen, weil die Erfindung derselben in diesen Zeitraum fällt.

Tab. XCVI. fig. 5. zeigt eine Jagdwurst mit zwey Pferdeköpfen, aus der königl. bayer. Wagenburg zu *München*, welche im Jahre 1780 gebaut wurde.

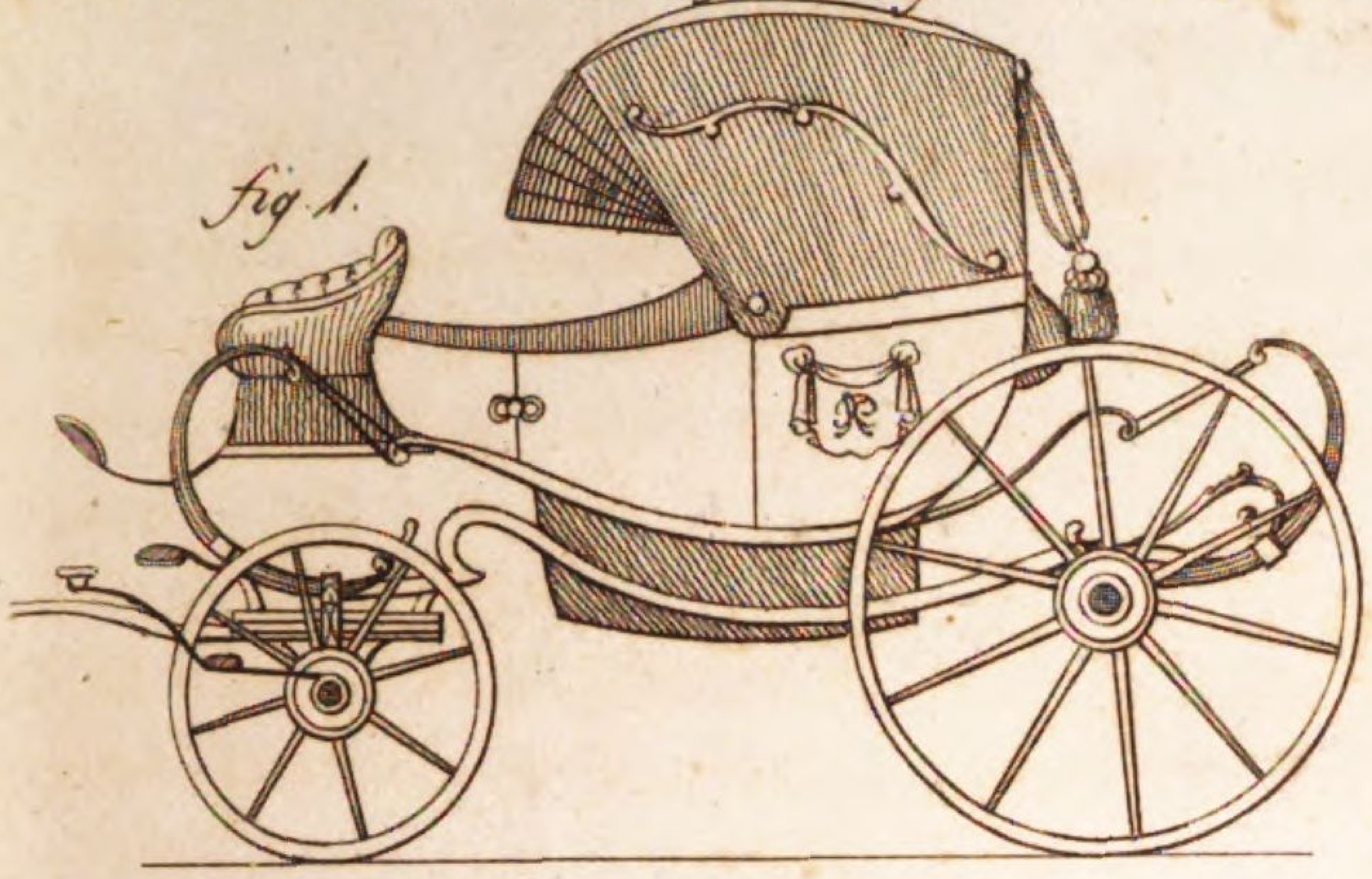
Der Kasten enthält zwey gut ausgepolsterte Bänke, neben einander auf den Bodenschwellen befestiget, auf deren jeder sechs Jäger, einer hinter dem andern, wie auf einem Rennschlitten, bequem reiten können; die zwey langen Verschläge, worauf sie sitzen, dienen zugleich als sicher eingerichtete Behälter für die nöthigen Jagdflinten.

Der hintere Sitz ist bestimmt, zwey auch drey Damen bequem aufzunehmen, im Falle sie wünschen, der Jagd beyzuwohnen. Ueberdieſs ist dieser Kasten bequem und weich mit grünem Saffian ausgepolstert, mit schwarz saffianenen Regenmänteln und einem feinledernen Fuſssacke versehen. An dem Vordertheile des Kastens ist ein Vordach angebracht, mit grünem Taffent bezogen, der als Sonnenschirm dienet, und leicht auf- und abgespannt werden kann.

Vorne zwischen den zwey Pferdeköpfen ist ein rundes, leichtes Sitzchen für den Kutscher, schwebend mit dem Fuſstritt, befestigt; auf jeder Seite des Kastens hängt ein langes Fuſsbret, damit die fahrenden oder reitenden Jäger ihre Füſse bequem ausstrecken und ausruhen können.

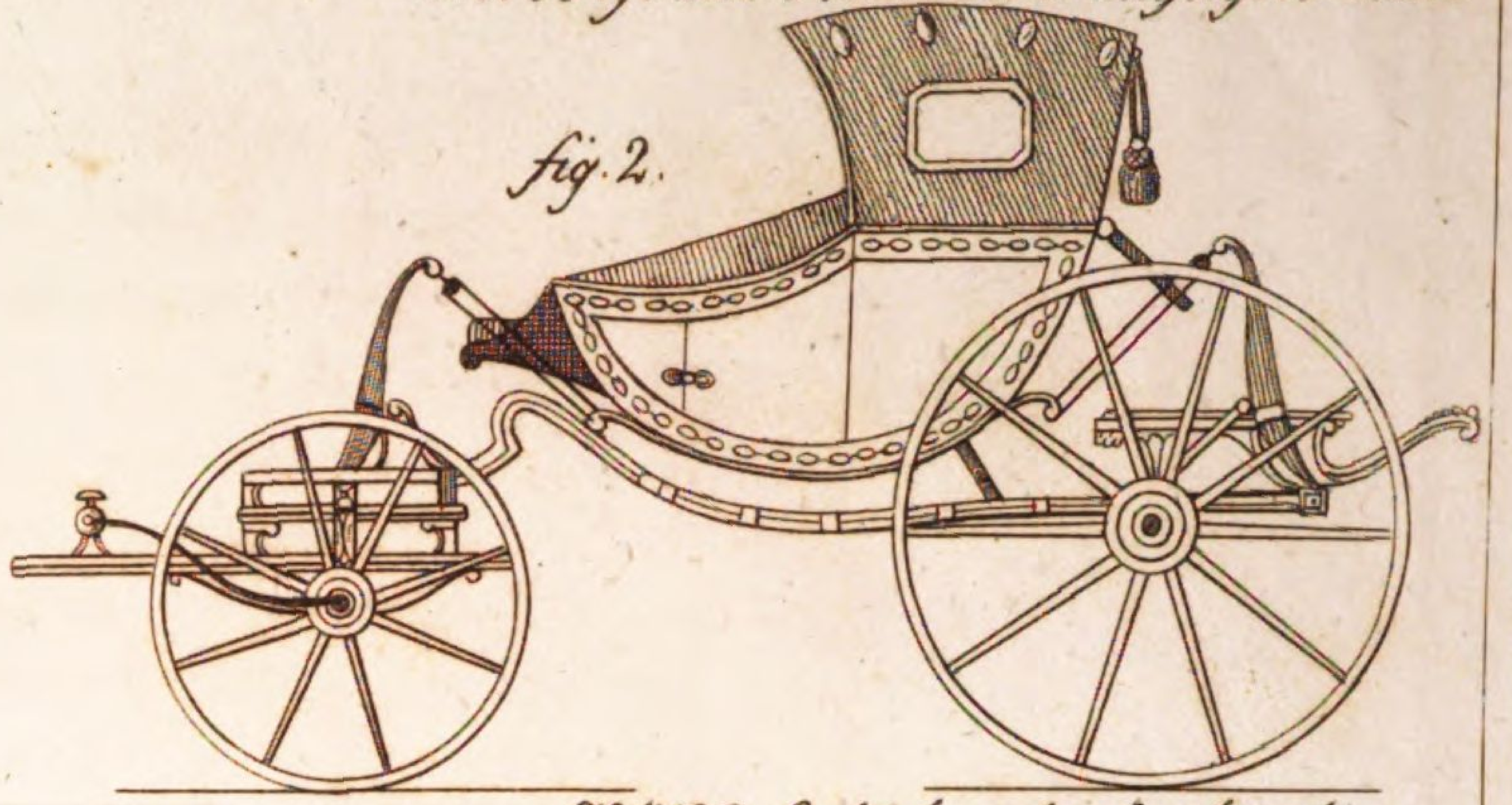
A°. 1800. Caléche de Strafsbourg.

fig. 1.



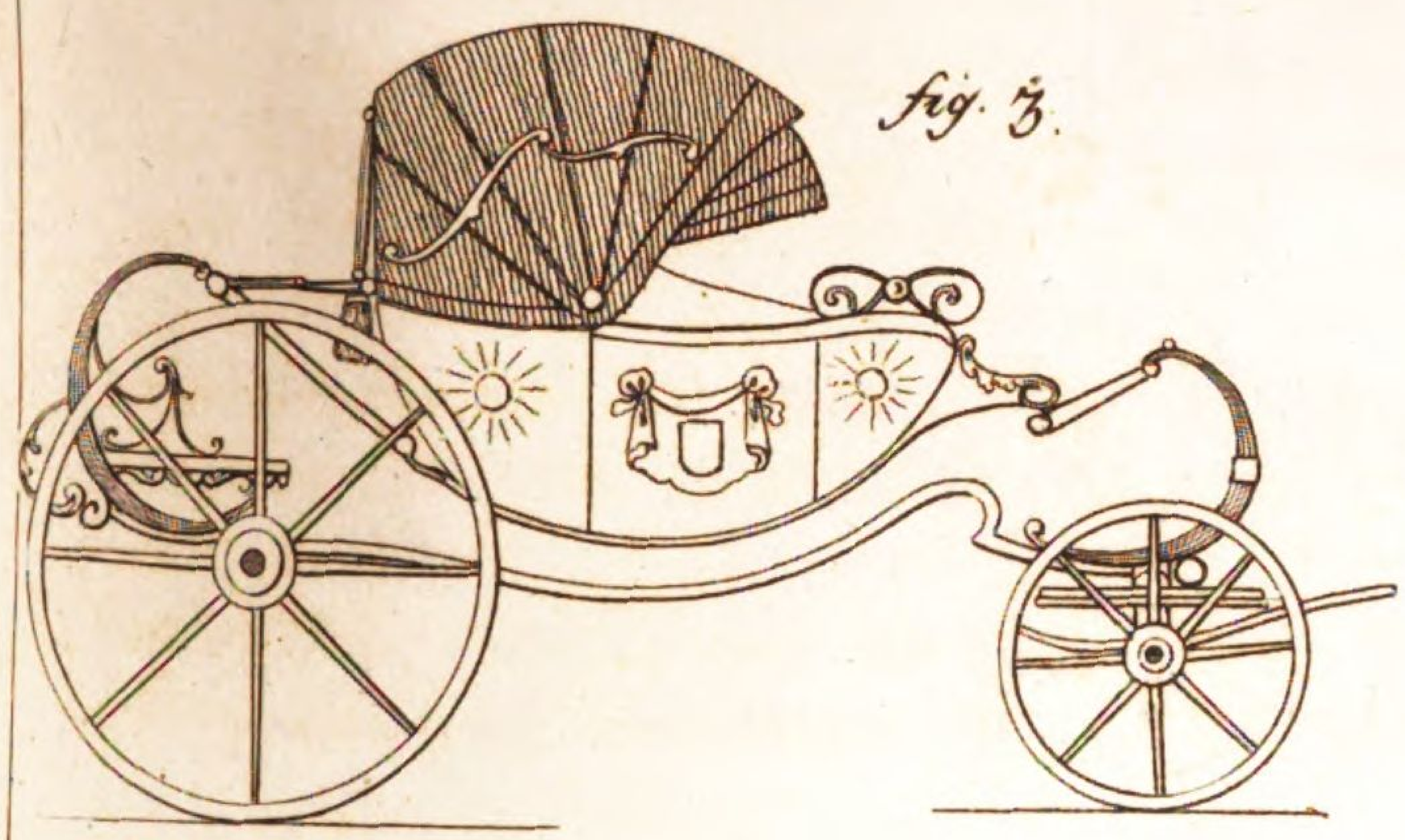
A°. 1785. franz. Reise Caleche mit steifen Dache

fig. 2.



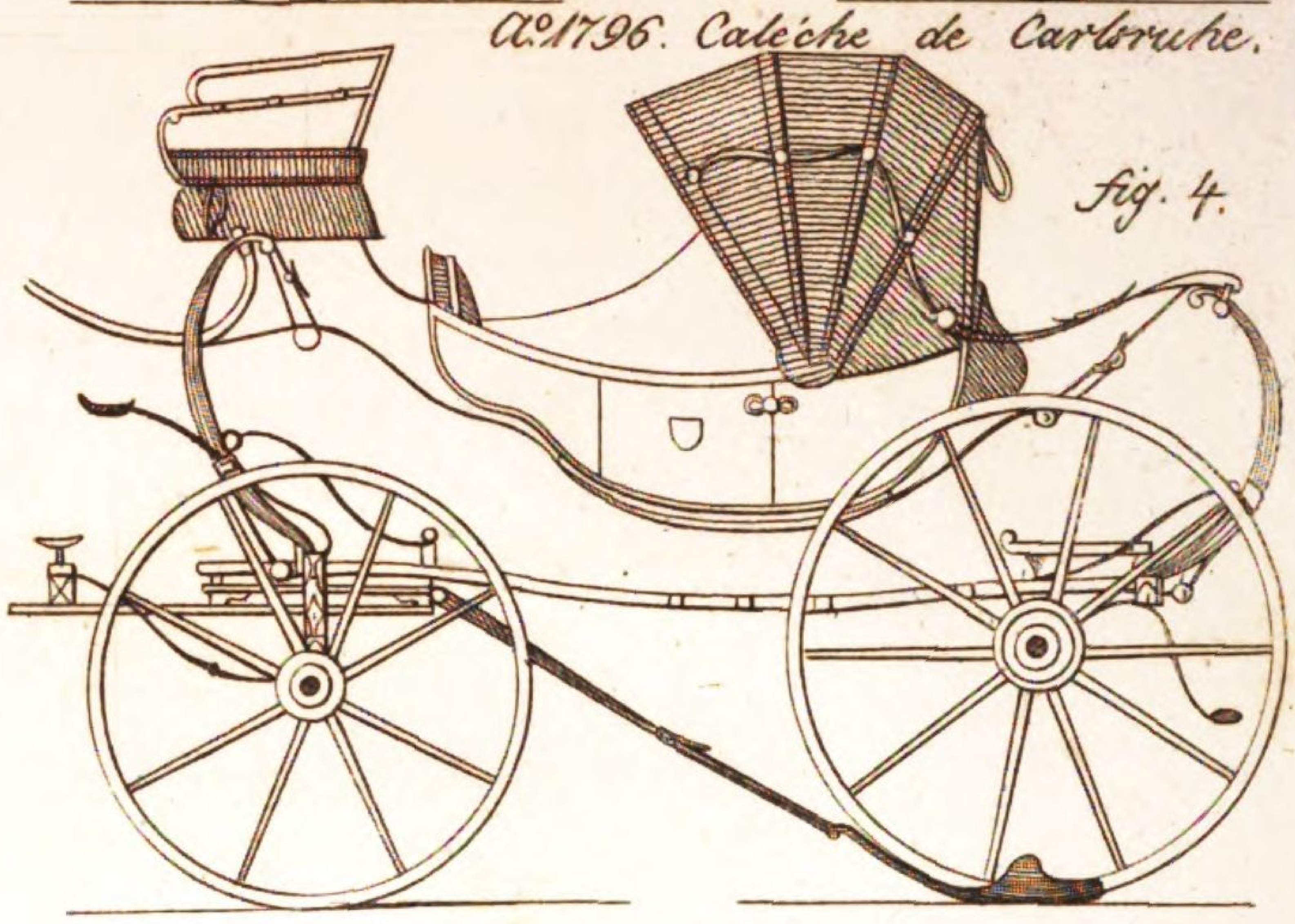
A°. 1806. Caléche de Milan.

fig. 3.



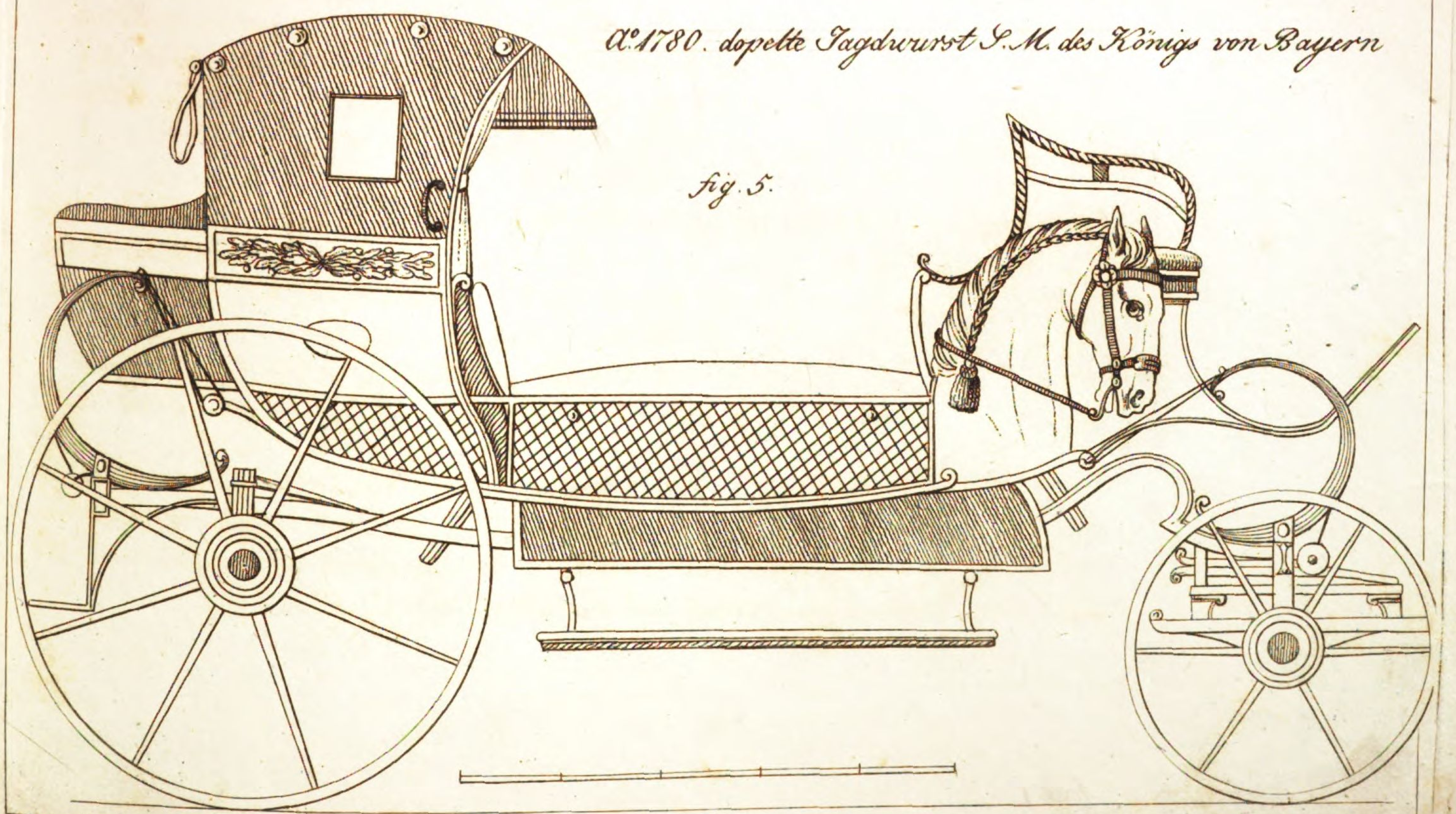
A°. 1796. Caléche de Carlsruhe.

fig. 4.



A°. 1780. dopelte Jagdwurst S. M. des Königs von Bayern

fig. 5.



J. C. Ginzrot del. Schleich sc.

Dieser lange Wurstkasten hängt auf vier C Federn mit Winden, worauf die vier langen Riemen über den Rücken der Federn gespannt werden. Das Gestelle ist mit zwey eisernen Schwanenhälsen, mit einwärts gebogenen Nasen, versehen. Dieses Fahrwerk ist jedoch nach seiner Bauart keineswegs schwer zu fahren.

Die ersten Wurstwagen sind in *Deutschland* erfunden und an den Höfen der Fürsten bey grofsen Jagdparthien gebraucht worden. Von da wurden sie durch den Grafen von *Charlerois* nach *Frankreich* gebracht, wo man sie bald häufig zu obigem Gebrauche verwendete. Diese Jagdfahrwerke waren bey ihrem Entstehen äufserst einfach gebaut, die Vorderräder hatten nur 20 Zoll, die hinteren Räder kaum vier französische Schuh Höhe, und das Hintergestelle war mit dem vorderen blos durch eine starke, hölzerne Langwiede, die auf den vier Seiten mit eisernen Spangen und Ringen beschlagen war, vereinigt. Der Sitzkasten, von der einfachsten Art, worauf vier bis sechs Jäger hintereinander sitzen oder reiten konnten, bestand nur aus zwey über einander liegenden, zweyzölligen, jungeichenen Dielen, die an dem Boden rund zugehobelt und auf den vordern und hintern Achsenstock mit vier Schraubennägeln befestigt waren. Auf diesem Sitze lag ein langer Sack, gewöhnlich von geringem Zeuge oder Drillich gemacht, und mit Stroh ausgefüllt, welcher als Kissen diente, und mit Stricken auf das Bret aufgebunden war.

Auf der besseren Art dieser Wagen war anstatt des Bretes ein langer, schmaler Kasten, der Sitztrog genannt, worauf anstatt des langen, drillchenen Sackes, der mit Stroh gefüllt war, ein Kissen von braunem Leder, mit gesottenem Rofshaar vollgestopft, und mit Schnallenriemen, der ganzen Länge nach, festgeschnallt. Dieses Kissen nannte man, seiner langen Gestalt wegen, die Wurst, welcher Name nachher dem ganzen Fuhrwerke beybehalten wurde.

Die übrigen auf dieser Tafel angezeigten vier Chaisen erinnern an die Formen jener sogenannten Jagd- oder Jägerkaleschen, deren man sich bey grofsen fürstlichen Jagden, das Gefolge nachzuführen, bediente.

Fig. 1., im Jahre 1800 in *Strafsburg* in der Wagenfabrike von *Ginzrot* verfertigt, war die Lieblings-Jagdchaise Sr. Durchlaucht des Prinzen *Maximilian* von *Zweybrücken*

Fig. 2. war die Jagd- und Reisekalesche des Fürsten *von Broglio*, mit steifem Verdecke, Fuſssack, Wasisdasläden, vorne mit angeschifteten Schwanenhälsen und geraden, englischen Federn; vom Jahre 1785.

Fig. 3. zeigt eine Kalesche auf eisernen Schwanenhälsen, vom Jahre 1806, mit vier C Federn und langen Riemen mit Winden. Das Verdeck ist zum Zurücklegen, mit einem Vorfall von Taffent. In *Mailand*, von *Turiany* verfertigt.

Fig. 4. ist eine leichte Jagdkalesche, im Jahre 1796 von der *Reiſsischen* Kutschenfabrik an den badischen Hof geliefert.

Auf Tab. CIV. fig. 1., ist ein französisches Cabriolet auf zwey Rädern, mit einem Pferde, nebst seiner Beschirrung und dem Gezäume abgebildet, wie solche im Jahre 1765 in *Paris* die gröſste Mode waren, wo die Herren, und auch öfters die Damen selbst, ihre muthigen Renner im schärfsten Trabe durch die Straſsen der Stadt am Leitsaile trieben, noch ehe die englischen, zweyräderigen Cabriolets, mit einem Pferde, in *Frankreich* aufgenommen waren.

Eigentlich stammt diese Erfindung aus *Italien* her, und wurde lange in Frankreich wegen ihrer Einfachheit, Leichtigkeit und Wohlfeilheit beybehalten; denn hieran wurden anfänglich noch keinerley Art von Stahlfedern befestiget, die damals noch viel zu kostspielig waren, sondern das Hängwerk war durch ein Paar Riemen, jeder drey französische Zoll breit, und vier Riemen dick, mit starker, vierfacher Nath aufeinander genäht, an der vorderen Querwalze mit zwey Enden angestochen, und längs den Kastenschwellen in die hintere Winde angespannt, wodurch diese Windenriemen, so lange sie noch nicht ausgezogen waren, eine unvergleichliche Elasticität erhielten, welche von den Stahlfedern selbst nicht übertroffen werden kann.

Die ersten Winden-Seitenblätter, sogenannte Lochwinden, waren in eine gleiche Anzahl aufeinander passender Löcher eingetheilt, durch welche man einen eisernen Stift schob, wenn man die Riemen mittelst eines Schlüssels anziehen wollte. In den Umkreis der später erfundenen Windenblätter waren eine gewisse Anzahl Zähne eingefeilt, in welche eine Stützenklappe fiel, um die Winde nach Gefallen aufspannen zu können. Das Verdeck, welches aus vier eisernen Stäben geworfen ward, legte sich leicht zusammen, und fiel zurück.


Aº 1765.
Spatzier Capriolet
fig. 1.
Aº 1664.
Alte franz. 2 räderige Post Chaise
fig. 2.
fig. 4.
Aº 1664.
Grundplan der Paris. Post Chaise
fig. 3.
J. C. G. del.
Genzrot H. W. Entw.


Tab CV.
a.º 1805.
N.º 1.
N.º 2.
a.º 1810.
fig. 4
C. Ginzrot del.
C. Schleich sc.

a.° 1815. Tilbury: Fig. 1.



d.° 1818. Tilbury, zur Jagd. Fig. 2.



a.° 1700. Napolitan.° Sediola. Fig. 3.



J.C.G. J.H. sc.

Die vordere Thüre, die, anstatt dem ledernen Fuſssacke, den Kasten schloſs, lieſs sich aufstellen, und konnte als ein Sitzchen (*en Sabot*) für zwey Kinder dienen.

Tab. CV. fig. 1. stellt ein Pariser-Cabriolet auf zwey Rädern vor, wie solche im Jahre 1805 sehr stark Mode, und unter dem Namen: Zuckerbüchsen (*Bonbonnières*) bekannt waren. Man fing um diese Zeit an, die zweyräderigen Cabriolets ungemein leicht auszuarbeiten, daſs solche von einem starken Normaender-Cabrioletgaul im Trabe weggezogen werden konnten. Das Kastenverdeck war nicht zum Zurücklegen eingerichtet, sondern blieb fest am Platze und war mit feinem, japanirten, glanzlackirten, schwarzem Leder überzogen; der Kasten hing auf langen Hängriemen vorne in den zwey eisernen Kloben, durch den Vorderschemmel, unter dem Boden der Kastenschwellen über die zwey hinteren C Federn, bis in die Winden reichend, angespannt. Die Seitenfensterchen im oberen Kastentheile sind, so wie das in der Rückwand, nach der Zeichnung eingeschnitten, und auf den beyden Seitentheilen die Mäntel an den Ecken.

Fig. 2. ist ein sogenanntes zweyräderiges Brüſseler-Cabriolet, wie man es in der Stadt mit einem Pferde gebrauchte, ebenfalls mit steifem Verdecke, Vorderthüre und Wetterläden, zum Zusammenlegen. Es ist mit einem Koffer zwischen den zwey C Federn, vorne mit einem Spritzbogen, mit einem groſsen Magazin, einem Degenverschlage und zwey Laternen versehen. Alles Beschläge war mit Silber plattirt, der Preis 100 Louisd'or.

Wir haben oben gesagt, daſs die zweyräderigen Cabriolets aus *Italien* nach *Frankreich* gekommen seyen. Auf Tab. CVI. fig. 3. ist ein italienisches Fahrwerk dieser Art — eine neapolitanische Sediola — vom Jahre 1700 abgebildet. Wir werden Gelegenheit haben, von dem Baue und dem Gebrauche dieser Wagen mehr zu sagen, wenn wir von den Miethwagen reden werden.

Die neapolitanische Sediola oder Padoana, ist noch jetzt fast durch ganz *Italien*, mit wenig Abänderungen, angenommen, und von ganz eigener Bauart. Sie enthält eigentlich nur einen Platz für die darin sitzende Person, welche nach dortiger Sitte dem hinten aufstehenden Kutscher die Leitsaile und Peitsche überläſst, der alsdann für allen Schaden, den das Pferd anrichten könnte, verantwortlich wird.

Das Geschirre des in der Gabel gehenden Pferdes ist ebenfalls ganz eigener Art, besonders ist das Tragsättelchen durch seine Bauart so hoch gestellt, dafs es die Tragstangen stark zurückwirft, und wenig Last auf dem Rücken des Pferdes übrig läfst.

Zur Vergleichung glauben wir unsere Leser auf ein Fahrwerk hinweisen zu dürfen, obgleich es einer frühern Zeit (dem Jahre 1432) angehört. Es ist auf Tab. XCI. fig. 2. nach einer Votivtafel in der Wallfahrtskirche zu *Altenötting* abgebildet, und zeigt einen leichten zweyräderigen Wagen, gewöhnlich Spazirkarren, mit einem geschweiften und gewölbten, steifen Verdecke. Auf beyden Nebenseiten und der Rückwand sind die hölzernen Tafeln mit vergoldeten Schuppen innerhalb der Eckstäbchen zierlich ausgeschmückt. Der Kasten ruht auf den beyden Tragbäumen, die das Untergestelle bilden und dem Zugpferde als Traggabel dienen, durch deren Länge auch das Spiel der beyden Bäume sehr vermehret wird. Der Fuhrknecht, in altdeutsche Tracht gekleidet, mit seinem grünen Barrete, sitzt auf dem sorgfältig geschirrten Pferde mit starkem Kummet, schrittlings im Sattel, nach alter deutscher Art, die Füfse ausser den Tragbäumen hängend, ohne Stiefel, sondern in wollenen Strümpfen, die bis über die Kniee reichen, mit ledernen Schuhen, in einem eisernen langen Schlagbügel. Die zwey Zugstränge sind, nach uralter Art, von gedrehten, starken hänfenen Sailen. Die Räder sind von mittlerer Höhe, zehnspeichig, rings mit starken Reifen und Schiennägeln beschlagen. Die Hinterwand des Kastens ist mit eisernen, zierlich gebogenen Spangen, mit Schraubmuttern an die zwey über den Achsenstock hinausreichenden Enden der Tragbäume festgemacht. Diefs ist Alles, was die Kunst damals zur bequemen Einrichtung und zur Ausschmückung eines prächtigen Damenwagens zu thun vermochte.

Tab. CXL. enthält eine Vorstellung von mehreren, sogenannten leichten Cabriolets, ohne Verdeck, die bestimmt sind, in grofsen Handelsstädten den Sensalen ihre häufigen Geschäfte zu erleichtern, zugleich das möglich sanfteste Spiel anzubringen, damit der Führer sich durch alles Gedränge leicht hindurch arbeiten könne, und den Vortheil erhalte, stehend über alle Hindernisse hinwegsehen zu können.

In fig. 1. sehen wir ein originelles Fahrwerk, dessen vom Gewöhnlichen ganz abweichende Räder, statt der Speichen neun leicht geschmiedete, schön gebogene Stahlfedern haben, deren Scheitelpunkte in einem Kreise liegen, und so gleichsam die Felgen bilden. (Fig. 8. ist ein ähnliches Rad mit achtzehn Federn). Die Zeichnung gibt ein deutliches Bild der Zusammenstellung dieser

Speichenfedern, wenn man so sagen darf. Sie sind aus drey Federblättern zusammengesetzt, und gegen die Enden, nach dem Zirkel aufeinander laufend, zugerundet. Das Hauptblatt mit der Platte ist, der Festigkeit wegen, dicker zulaufend, in die Nabe rings an dem eschenen Speichenkranze mit vieler Genauigkeit, mittelst doppelter Schraubennägel, befestiget, um ein gleich einschneidendes Geleise zu bilden. Da dieses Rad der besonderen hölzernen Felgen entbehren mufs, so ist die Genauigkeit des Zirkels um so sorgfältiger zu erreichen, indem sich leicht jedes zugerundete Speichenende durch seinen besonderen Einrifs in Sand- und Kiesstrassen auszeichnet. Die Zeichnung zeigt hinlänglich die übliche Form dieser Art zweyräderiger Wägelchen für ein Pferd, an welchen alles Ueberflüfsige weggelassen ist. Die Achsen, welche vier Schuh und zwey Zoll zwischen beyden Rädern Weite haben, sind von Eisen, niedlich an beyden Bäumen mit gedrehten Gesenken anliegend, mit Hutmuttern und Vorsteckern, der Sicherheit wegen, versehen. Gutbesetzte Wagen dieser Art werden überdiefs mit bronzenen Büchsen ausgefüttert und die Büchsen und Achsenspindeln sorgfältig eingepafst und abgedreht. Der hintere Fufstritt, an der Bodenschwelle befestiget, mufs sich zum schnellen Auf- und Absteigen bequem darbieten und der Fufsboden aus hölzernen Bretern mit eisernen Spangen und Schraubennägeln zusammengezogen, und dauerhaft beschlagen werden. Unter dem oberen Rande, der dem Kasten als Einfassung dient, laufen die zwey eschenen Tragbäume der gewöhnlichen Länge nach, und bilden die Gabel, die an beyden Seiten durch die mittleren starken Seitenschwellen mit Schraubnägeln befestiget sind. Die nebenan laufenden Wülste, aus gutem genährten Kalbleder, werden mit Rofshaaren ausgestopft. Ringsum sind die inneren Tafeln mit einem starken, einfachen Drillich, meistens von grüner Farbe, überspannt. Kein anderes Sitzbret befindet sich in diesem, als ein nach der Krümmung in einen Halbzirkel geformtes Sitzbänkchen von Schuhbreite, mit Hanfwerk ausgepolstert. Das Pferdegeschirr ist nach Art der englischen Beschirrung zu einem Pferde, mit Zaum und Leitsail, Kummet und Tragsättelchen, mit breiter, starker Bauchgurte und vorzüglich dauerhafter Schnalle. Was die Lackirung dieses Gefährtes betrifft, so wird meistens das daran befindliche Lederwerk der auswendigen Tafeln dunkelgrün lackirt und schwarz ausgefafst, die Räder und die Tragbäume ebenfalls grün, und strohgelb ausbeschnitten.

Fig 5. auf eben dieser Tafel zeigt ein ähnliches leichtes Cabriolet, für denselben Gebrauch. Wir enthalten uns einer weitläufigen Beschreibung dieses Fahrwerkes, die Zeichnung dürfte dieselbe entbehrlich machen; nur mufs angemerkt werden, dafs das Spiel dieses Cabriolets äufserst sanft und angenehm ist,

durch dieselbe Vorrichtung, die uns bereits aus der Beschreibung der Roulettes bekannt ist. (Sieh Capitel X. Seite 140. und 141. Tab. XLII. fig. 1).

Alle die bisher aufgeführten Phaetons und Cabriolets wurden indeſs, sowohl in der Leichtigheit des Baues, als in der Gefahr des Gebrauches noch durch ein anderes Erzeugniſs der menschlichen Erfindungsgabe weit übertroffen. Es gab nämlich im Jahre 1771 zu *Paris* eine Art Hoppas oder Cabriolets mit einem Rade, die sehr verwegen gebaut waren, aber weder im Inn- noch im Auslande Glück machten, selbst in *Paris* nicht, wegen der Unachtsamkeit der jungen Leute, welche sich derselben bedienten. Unsere Leser sehen auf Tab. CXL. fig. 6. und 7. eine deutliche und ausgeführte Darstellung sowohl des Baues, als der Bespannung dieses originellen Fahrwerkes, welches indeſs viele Unglücksfälle veranlaſste. Die Ursache davon lag nicht allein in der allzukecken Strucktur des Wagens, sondern der Erfinder hatte auch nicht bedacht, daſs, wenn das Pferd um eine Ecke laufen muſste, der Gurt an dem Thiere nicht fest genug geschnallt werden konnte, wodurch eben so sehr viele Unfälle mit seiner Erfindung sich ereigneten, besonders wenn die Herrschaften selbst fahren wollten, wo doch ein sehr geübter Kutscher unentbehrlich gewesen wäre. Auch muſste man alle Augenblicke den Bauchgurt fester schnallen, wodurch dem Pferde alle Respiration genommen wurde, so daſs dasselbe vielmal stehen zu bleiben gezwungen war. Sehr oft geschah es, daſs das Pferd, um des beängstigenden Zustandes los zu werden, dergleichen Fahrwerke an den Ecken der Straſsen zerschellte.

Junge Leute suchten besonders ihren Ruhm darin, dergleichen ein- und zweyräderige Hoppas und Cabriolets zu lenken, welches gewöhnlich auf Spazirwegen der Fall war, wo oft viele dergleichen Fahrkünstler zusammentraffen, aber sich nicht immer wieder so leicht auseinander finden konnten.

Ueberhaupt ist es sehr gefährlich, auf öffentlichen Plätzen eine Chaise auf zwey, oder eine Kalesche auf vier Rädern mit einem Pferde lenken zu wollen, wenn man nicht schon zu fahren versteht, und vorher das Pferd kennt; denn es gibt gut abgerichtete Pferde, die keine Launen haben, die, nicht störrig, fast ganz allein laufen und leicht zu leiten sind, und doch dem Führer sehr nachtheilig werden können. Aber groſsen Gefahren setzt man sich aus, wenn man verwegen genug ist, sich mit jungen, undressirten Pferden abgeben zu wollen.

Man muſs öfters erschrecken, wenn man eine muntere Gesellschaft in einem solchen leichten Fahrwerke zusammengepfropft antrifft, die sich ihrem

jungen Lenker anvertraut, der weder Kenntnifs des Pferdes besitzt, noch die Bezäumung und Bespannung desselben gehörig zu untersuchen versteht.

Entweder ist gar kein Bauchgurt am Geschirre, oder es fehlen die nöthigen Dornen und Schnallen, die Aufhalten und die Stränge sind entweder ungleich, oder nicht in gehöriger Länge, wodurch dann oft geschieht, dafs im Bergabfahren den Pferden das Vordergestell des Wagens mit der Sprengwage hinten an die Beine schlägt, und weil diese Thiere glauben, alle harten Behandlungen an ihnen kommen von Menschen her; so reissen sie aus, und sind nur mit Mühe wieder anzuhalten, wenn der Weg nicht wieder bergauf geht. So sind noch eine Menge Dinge zu beobachten, ehe man sein und der Freunde Leben einem jungen, unerfahrnen, eigensinnigen, hartnäckigen, launigen Rofse anvertraut, das sonst ohne den geringsten Fehler, dennoch sich schwer leiten läfst, sobald es merkt, dafs es von einer fremden, ungeschickten Hand regieret wird. Und wenn es auch der erfahrenste Pferdebändiger wäre, so kann er zuweilen in eine Lage kommen, wo er, ohne Diener, sich selbst überlassen, eine Chaise mit Frauenzimmern spaziren fährt, und sich in dem unglücklichen Falle befindet, dafs er nämlich sein Pferd weder voran zu treiben, noch von der Stelle zu bringen im Stande ist. Aber dann wehe ihm, wenn das Pferd auf einmal losbricht, und mit ihm und seiner Gesellschaft ausreifst. Man wendet seine Augen weg von dieser Schreckensscene, aus der sie nur ein schützender Blick des Himmels retten kann.

Wichtiger und einflufsreicher, als alle bisher angeführten Erfindungen, war die Erfindung der Berlinen.

Diese Erfindung hat eine ganz besondere Epoche im Wagenbaue, sowohl unter den Stadt-, als unter den Reisewagen herbey geführt, indem seit ihrer Erscheinung die Kutschen viel leichter, angenehmer, sanfter und sicherer gefunden wurden; denn wenn bey den frühern Carrossen unglücklicher Weise ein Riemen im Buge zerrifs, oder abbrach, so mufste sich der Kasten auf eine Seite werfen, wo er dann öfters in die Räder fiel, und die Gläser des Kastens zerschlug, wodurch nicht selten die darin Sitzenden beschädigt wurden. Ganz anders aber waren die neuern, sogenannten Berlinen, die wegen ihrer Sicherheit mit Recht allen andern Wagen vorgezogen, und bald so allgemein beliebt wurden, dafs man sie sowohl in *Deutschland*, als in *Frankreich* und in andern Ländern die Stelle aller bis dahin bestandenen Fahrwerke einnehmen sah. Das Wagengestell derselben bestand gewöhnlich aus zwey hölzernen Tragbäumen oder Brancarden, die öfters auch auf zwey oder vier Seiten mit

eisernen Spangen, längerer Dauer halber, beschlagen waren. In späterer Zeit wurden sie aber ganz von Eisen, in zierlichem Schwunge, verfertigt, ehe die doppelten Schwanenhälse, die viel angenehmer, aber nicht so dauerhaft sind, an ihre Stelle kamen. Siehe Tab. XXXVI. fig. 1. 2.

Tab. XXXVII. A. fig. 2. ist eine altfranzösische Berline, vom Jahre 1660, auf geraden Tragebäumen von Eschenholz, mit langen Hängeriemen, vorne an der Querwalze befestiget, und hinten mit Winden an den Achsenstock angespannt. Die Berlinen von dieser Art hatten einen grofsen und angenehmen Schwung, der wohl mit Recht von Vielen den Stahlfedern selbst vorgezogen ward; denn ihr Spiel war sanft, gleich und gelinde, so lange das Leder neu war: wenn aber nach mehrjährigem Gebrauche die Fasern der ledernen Riemen durch das öftere Umspannen ihre Elasticität verloren hatten, so wurden sie so steif, wie Horn. Defswegen liefsen die Herrschaften diese Hängriemen des Jahres öfters mit warmen Oehle und Fett einschmieren, damit das Leder immer biegsam blieb und Nahrung erhielt. Der Schnitt dieses Kastens ist für jenes Zeitalter sehr gefällig und leicht, auch ganz ohne Schnitzwerk.

Die Form der Berline war ursprünglich von der Art, wie Tab. XXXVII. A. fig. 1. (vom Jahre 1750). — Der Grundplan eines Gestelles der französischen Berlinen ist auf Tab. XXXVII. B. unter fig. 8. vorgestellt, wie solche zur Zeit des Erfinders, Herrn *Chieze*, gewesen sind.

a. a. sind die zwey Tragbäume links und rechts.
b. b. sind die zwey Hängriemen, von den vordern Querwalzen c, bis an die hintere Winde d. d.
e. e. ist das Bedientenbret.
f. ist die vordere Zierleiste.
g. g. sind die zwey Fufstritte, die an den Tragbäumen befestigt sind.
h. ist das Fufsbret des Kutschers, mit den zwey eisernen Tragstützen.
i. i. der hintere Achsenstock, woran die Räder stecken.
k. der hintere Windenschämel, woran ein Theil der Windenstützen festgeschraubt ist.

Fig. 9. ist das Vordergestell zu einer Deichsel für zwey Pferde, mittelst zweyer Zugscheitel an die Wage zu spannen.

Fig. 10. der vordere Scheibenring, mit den beyden Zwiseln (Furkeln)

Tab. XXXVII. A. 37 a

Nº 2 A° 1660.



Alte französische Berline auf Winden.

Nº 1. A° 1750.



Alte englische Coupé auf 2 Schwanenhäls.

Nº 4. A° 1789



Französische Staats Berline auf Federn.

Nº 3. A° 1800.



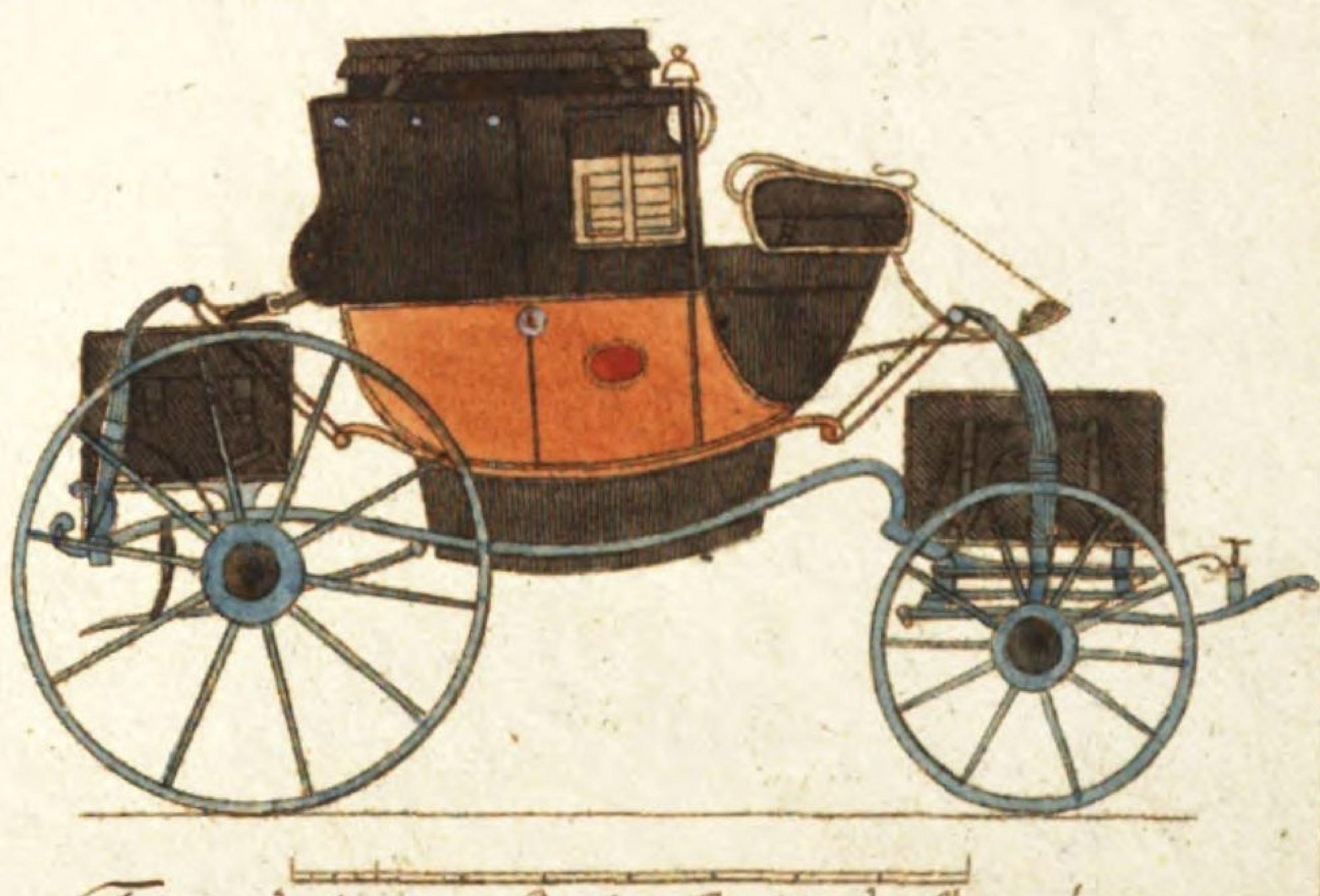
Englische Staats Berline auf Federn.

Nº 6 A° 1800.



Englische Stadt- und Land Coupé.

Nº 5. A° 1800.



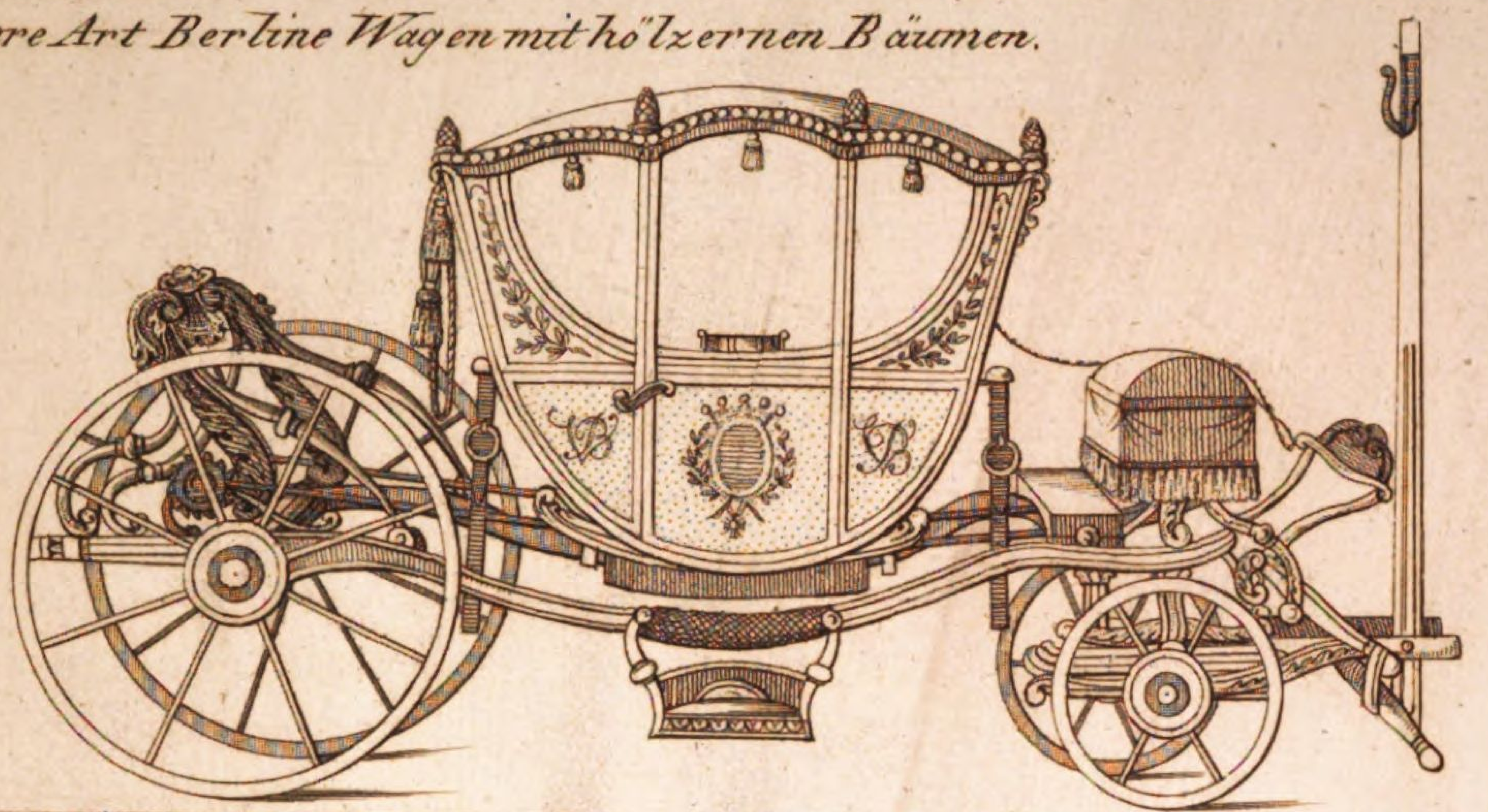
Französische Reise Batarde Coupé.

J. C. Ginzrot del. A. Schleich sculp.

Tab XXXVIII.

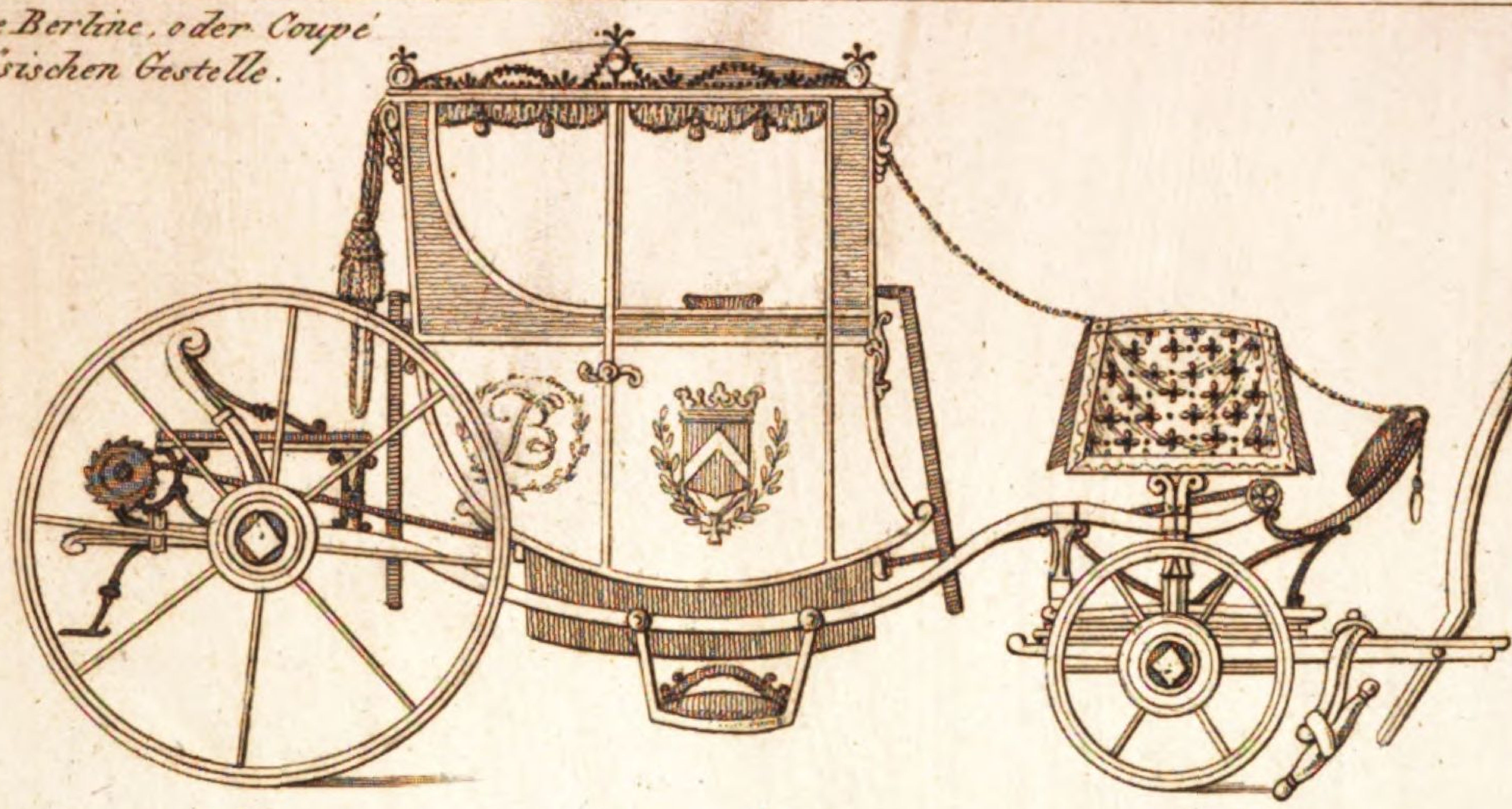
Nº 1. Neuere Art Berline Wagen mit hölzernen Bäumen.

Aº 1750



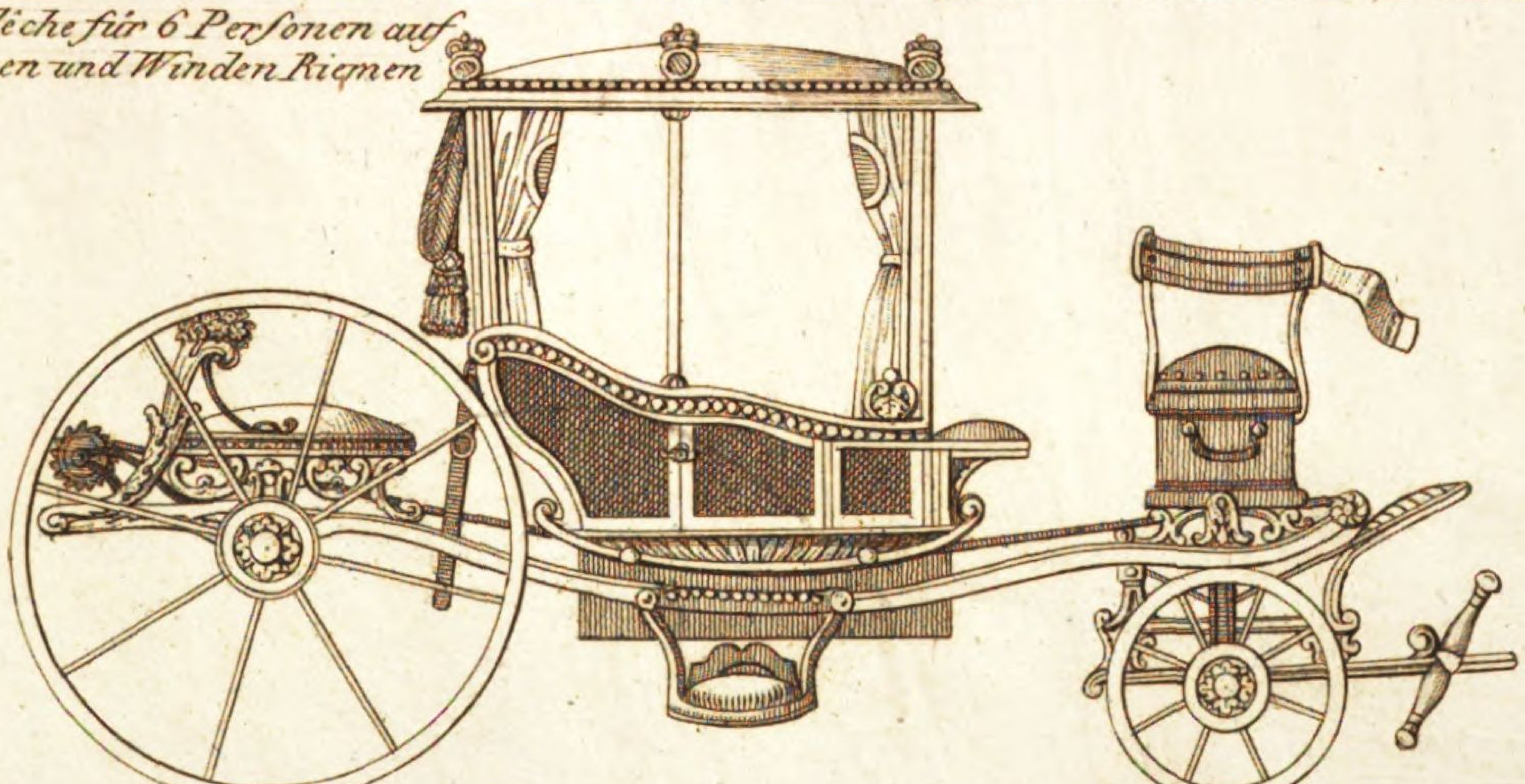
Nº 2. Halbe Berline, oder Coupé auf französischen Gestelle.

Aº 1780.



Nº 3 Caléche für 6 Personen auf 2 Bäumen und Winden Riemen

Aº 1760.



J. C. Ginzrot del.

Anton Schleich Sculp.

Fig. 11. das vordere Bockgestell, wie es auf seinen zwey Säulen auf dem vordern Achsenschämel ruht; die Befestigung mit den Gegenstützen an dem Auslauf der beyden Zwiesel.

Jeder verständige Arbeiter wird die Zweckmäfsigkeit und Dauerhaftigkeit dieser Anordnung leicht einsehen.

Das Magazin unter dem Kasten dient, das Reisegepäcke und andere Effekten zu verwahren.

Viele dergleichen Berlinen hatten statt der vordern Zierleiste ein Packbret hinter dem Kutschersitze, worauf der Koffer bey kleinen Reisen befestigt wurde. Tab. XXXVIII. fig. 1. 3.

An andern Kutschen oder Chaisen, deren man sich bediente, um kleine Reisen auf das Land zu machen, war der vordere Kutschersitz zugleich ein Reisekoffer, der ringsum gut beschlagen und mit Leder überzogen war; die Deckelrahme, die zugleich als Sitzpolster diente, war gegen und wider gegurtet, mit Rofshaaren ausgefüllt, abgeheftet, und ringsum mit weichen Arm- und Rücklehnen versehen; jedoch versetzten dergleichen Reisesitze den Kutschern solche harte Stöfse, dafs sie öfters davon herabgeworfen wurden.

Der Erfinder dieser sogenannten Berlinen auf Riemen hiefs, wie schon erwähnt, *Philipp* von *Chieze*, aus *Piemont* gebürtig. Er war General-Quartiermeister bey dem Churfürsten *Friedrich Wilhelm* von *Brandenburg*, und starb in *Berlin* im Jahre 1663. Als er einige Jahre früher in Geschäften in *Paris* war, liefs er sich zu seiner Reise nach eigener Erfindung einen Wagen bauen, der in *Frankreich* überall Beyfall erhielt, und den Namen Berline bekam. Da man von diesen Wagen so viele Proben vorzüglicher Dauer erhielt, und sich derselben auch auf weiten Reisen mit Sicherheit bedienen konnte: so erklärte sich bald die Mehrheit zu ihren Gunsten; denn es war schon hinlänglich, dafs sie alle diejenigen zu ihren Vertheidigern zählen konnten, die gewöhnlich Angst haben, wenn sie in Kutschen fahren, und zu jenen Zeiten war ihre Zahl nicht gering, besonders wenn es schnell ging.

Ehemals waren die Langwiedwagen und die mit angeschiffteten, halb eisernen Schwanenhälsen unter dem Namen Gallawagen oder Staatscarrossen die einzigen im Gebrauche; später hat sich die Mode geändert. Die Berlinen mit Langbäumen (Brancarden) sind in den Hauptstädten *Europas* durchgängig

angenommen worden, und die ehemaligen Staatscarrossen (mit den schweren Langwieden) trifft man nur noch selten in alten Schlöſsern und in den Wagenburgen der fürstlichen Residenzen an.

Unstreitig ist es, daſs ein Berlinenwagen viel sicherer und bequemer ist, als die eben erwähnten Staatscarrossen. Auch hat man Alles angewendet, um sie zu vervollkommnen. Anstatt der feststehenden Tafeln hat man erfunden, die obern Theile des Kastens mit geschliffenen Glastafeln zu umgeben, nämlich drey auf jeder Seite, eine am Vordertheile des Kastens, und eine in der obern Rückwand, die öfters vier französische Schuhe in der Breite, und über drey Schuhe in der Höhe hatte, wie sie damals von der besten Gattung nur in *Venedig* um bedeutenden Preis zu finden waren.

Auf die Gestelle dieser Berlinekutschen wurden nicht immer Berlinekasten gesetzt, sondern man stellte schmälere Kasten auf eben diese Wagen, wie z. B. die einsitzigen halben Berlinen *(Solos coupés)* für eine Person, welche man wegen ihrer Form die Ungefälligen *(Désobligeantes)* nannte, weil sie besonders eingerichtet waren, um Staatsmänner nicht in den Fall zu setzen, Jemand einen Platz anbieten, oder versagen zu müssen.

Zu dem nämlichen Gebrauche dienten Wagen, die Vis à vis, oder Gegenüber, genannt wurden.

Tab. XXXIX. fig. 2. eine Coupé, Halbberline, oder auch Schwimmer genannt. Diese hatte im Jahre 1700 bey der russischen Gesandtschaft am *Londoner*-Hofe gedienet, hatte hölzerne Achsen, hing in vier reich ausgeschnitzten hölzernen Kipfen zwischen vier ledernen Hängeriemen; der Kasten schwebte über einer Langwiede, und die Vorderräder waren merkbar hoch, aber drehten sich nur bis an die Langwiede. Der Kasten hatte keine Glasfenster, und schien sich mit Taffent-Vorhängen ringsum schlieſsen zu können.

Fig. 3. ist eine Coupé mit Federn und Schwanenhälsen, wie man sie vor 50 Jahren in *Paris* führte. Gegenwärtigen Wagen hatte der französische Gesandte in *Solothurn* in der *Schweitz*, im Jahre 1785, gehalten.

Tab. XXXIX. fig. 1. Berline von König *Wilhelm* von *England*. (1695).

Dieser Wagen war zu der damaligen Zeit auffallend reich. Die Form des Kastens war, nach der Art der Berlinen, an den Ecken mit Bildhauerey ar-

239

A.o 1685. Baron Bernhard Bero von Rechberg, Kutsche. N. 2.



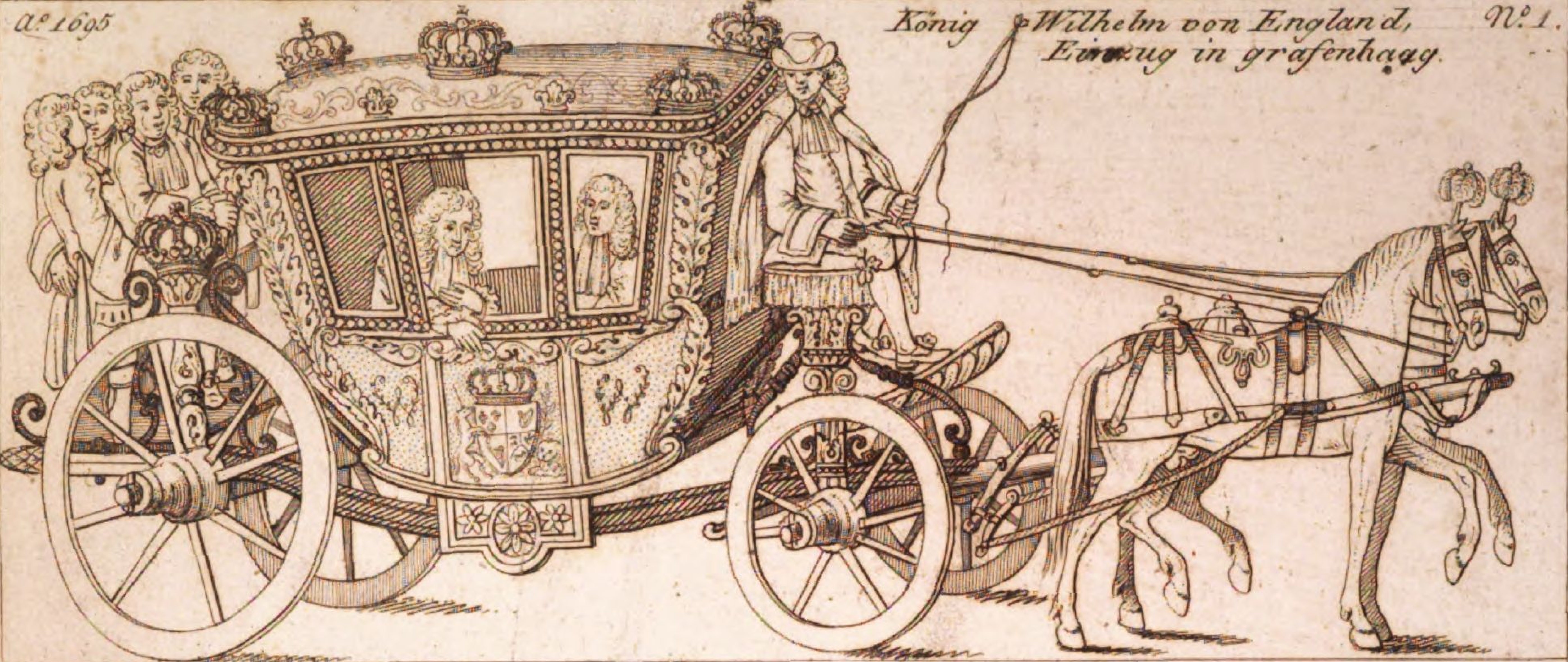
A.o 1685 Max Emanuel, Herzog in Baiern, Leibkutschen zu 8 Personen. N. 3.



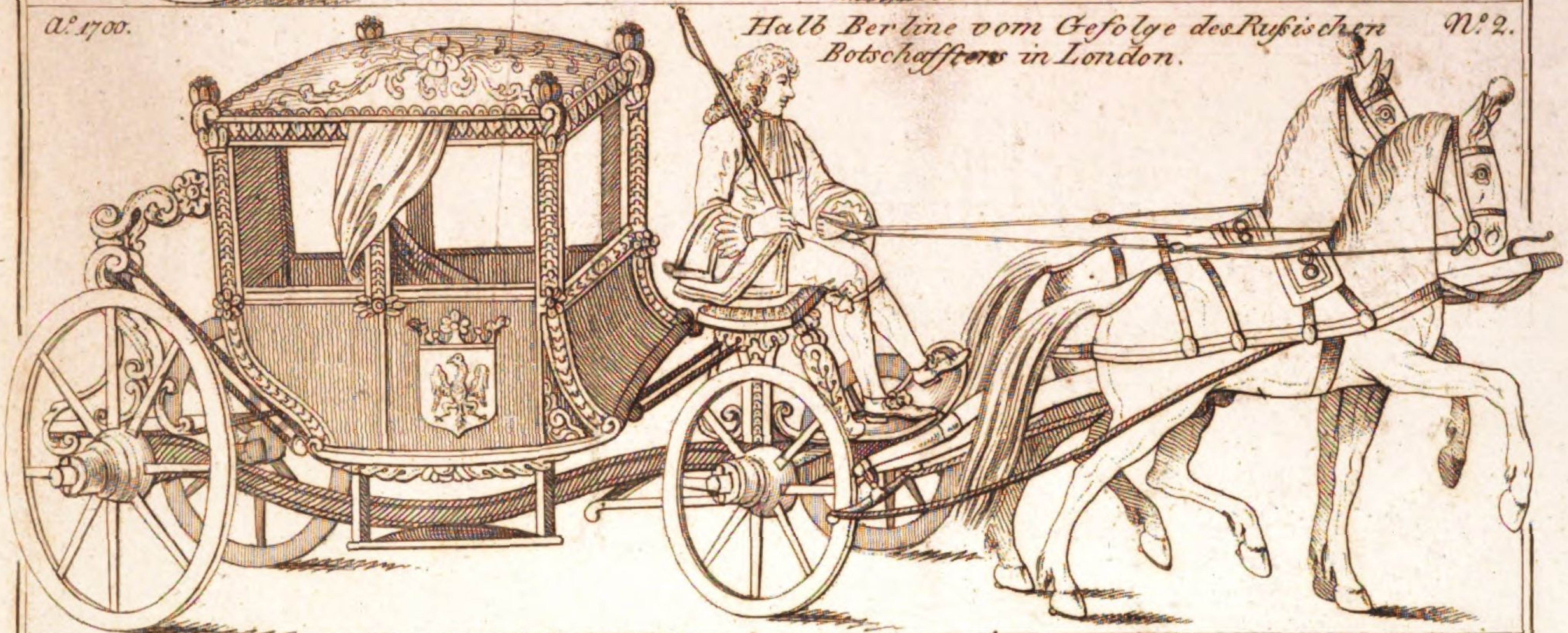


fig. 3
ge. 239 – 240

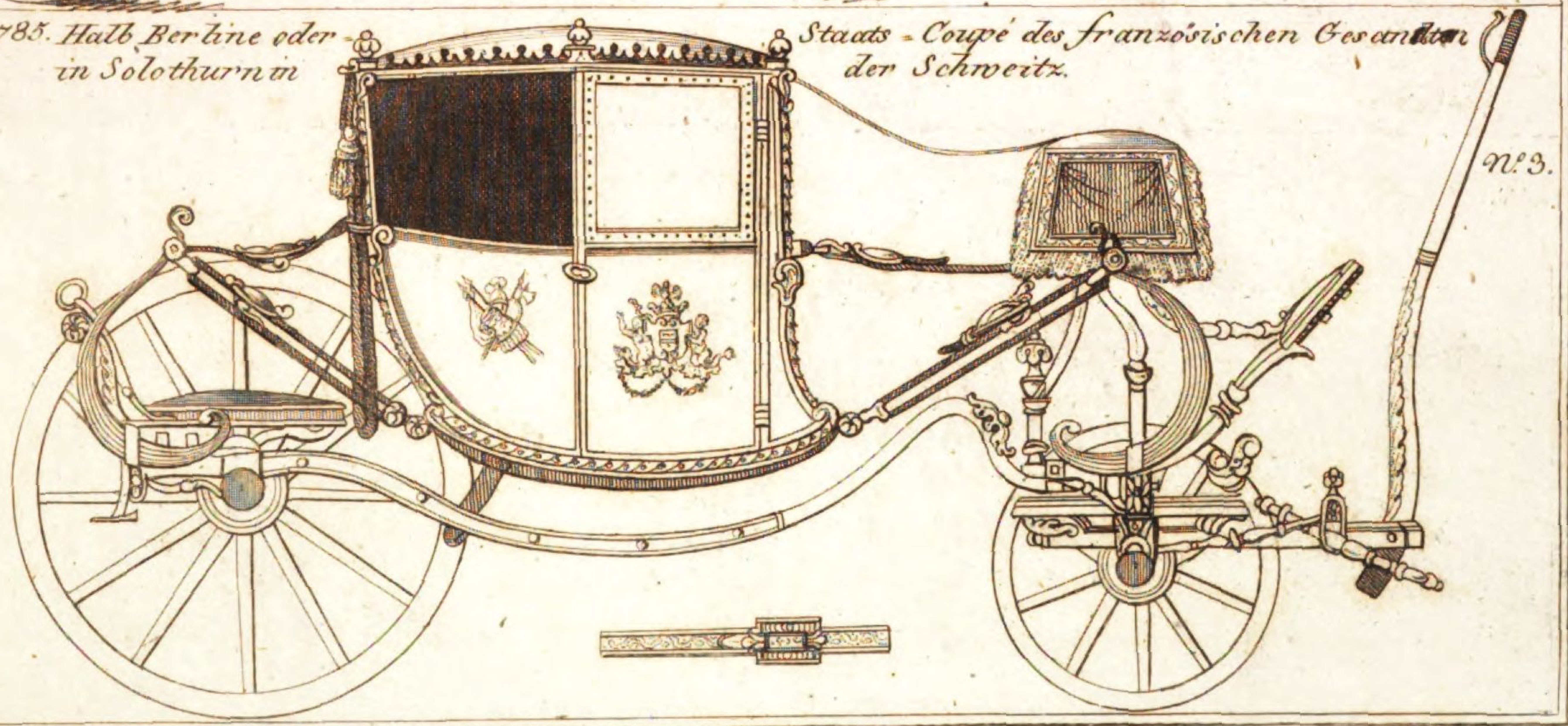
Tab. XXXIX.



Aº 1695 König Wilhelm von England, Einzug in grafenhaag. Nº 1.



Aº 1700. Halb Berline vom Gefolge des Rußischen Botschaffters in London. Nº 2.



Aº 1785. Halb Berline oder Staats-Coupé des französischen Gesandten in Solothurn in der Schweitz. Nº 3.

J. C. Ginzrot del. A. Schleich sc.

…wand eingedrückt, und in Rahmen mit feinsten Carmoisinsammet gefaſst waren. Die Hinterwand war an die Bodenschwelle mittelst eines Scharnierbandes, an die Himmelschwelle mittelst zweyer Riegel befestigt, so daſs kein Zwischenraum bemerkbar war, konnte aber blasbalgartig hinausgelegt werden. Dabey wurde die untere Tafel der Vorderwand aufgezogen, wodurch auch der

beit verziert, wie auch in der Mitte der Vorder- und Rückwand. Der Himmel war, nach damaliger Mode, stark gewölbt, mit rothem Karmoisinsammet, wie inwendig, überzogen, und mit Gold gestickt. An jedem Ecke des Himmels war eine Königskrone von Bronze, eine etwas gröſsere in der Mitte befestigt, und vier kleinere dergleichen, ebenfalls vergoldet, die über den Thüren vertheilt waren. Der Himmelkranz war ringsum mit karmoisinrothem Sammet bezogen, und mit groſsen vergoldeten Nägeln in doppelten Reihen genagelt. Die Tafeln des Kastens waren ganz vergoldet, und auf den Thüren, der Vorder- und Hinterwand, das königliche Wappen von *England;* auf den vier kleinern Seitentafeln waren vier Buchstaben, *W.* in Gold, um den Namen *William* anzuzeigen.

Die Fuſstritte waren in zwey Stuffen, und schoben sich zusammen unter den Kasten. Das Gestelle hatte eine leichtere Langwiede, als gewöhnlich, und der Kasten schwebte in vier Kipfen, wovon die zwey hintern mit zwey künstlich geschnittenen Kronen verziert waren. Auf den vordern Kipfen lag das mit rothem Sammet überzogene Kutscherpolster, von welchem aus dieser die daran gespannten Pferde leitete, deren Geschirre ebenfalls mit rothem Sammet überzogen waren, jedoch nur hanfene Stricke, statt der Stränge, hatten. Die Bedientenbrücke hinter dem Kasten war von barköpfigen Edelknaben bestiegen. Das Gestelle und die Räder waren roth angestrichen, und die Zierathen vergoldet. Dieses Wagens bediente sich König *Wilhelm* von *England* bey seinem Einzuge in *Grafenhaag.* (Vergleiche Tab. XXXVIII. fig. 1. 2. 3. und Tab. XXXVII. A. fig. 3. 4. 5. 6.)

Tab. LVIII. fig. 3. zeiget einen Wagen von seltener Bauart, der sich schon für jene Zeit ausgezeichnet hat, und unter dem Namen: *La dormeuse du Maréchal de Richelieu* in *Paris* allgemein berühmt war, desselben Herzogs von *Richelieu,* von dessen ungemeiner Prachtliebe und Kunstsinn wir schon oben Seite 171. u. f. Meldung gethan. Er hatte einen gleich eingetheilten viereckigen Kasten, nach der Form des Staatswagens der Könige von *England,* welcher um dieselbe Zeit gebaut wurde, und Tab. XXXI. abgebildet ist. Die obern kleinen Tafeln, die den Kasten umgaben, waren mit geschliffenen, venetianischen Spiegelgläsern geschlossen, wovon drey auf jeder Seite und zwey an der Vorderwand angebracht, und in Rahmen mit feinsten Carmoisinsammet gefaſst waren. Die Hinterwand war an die Bodenschwelle mittelst eines Scharnierbandes, an die Himmelschwelle mittelst zweyer Riegel befestigt, so daſs kein Zwischenraum bemerkbar war, konnte aber blasbalgartig hinausgelegt werden. Dabey wurde die untere Tafel der Vorderwand aufgezogen, wodurch auch der

Platz unter dem Kutschersitze frey wurde, und sich so Raum für die ganze Manneslänge, und die bequemste Schlafstelle darbot. Was den übrigen Bau des Kastens, seine Verzierungen und den Kutschersitz betrifft, der mit dem Kasten in einem Stücke gearbeitet war, so ist die Zeichnung ausgeführt genug, um eine weitere Beschreibung entbehrlich zu machen. Die Fufstritte, unter den Kastenthüren von gutem Schmiedeeisen angebracht, schlugen sich doppelt aus. Der Vorder- und Hinterwagen waren nur durch eine Langwiede vereinigt, welche mit Furkeln in verhältnifsmäfsiger Stärke und in schöner Zeichnung sich in den Vorder- und Hinterachsenschämel einsenkten. Vorzüglich merkwürdig ist dieser Wagen durch eine damals neue Erfindung, nämlich durch die dabey angebrachten Darmfedern.

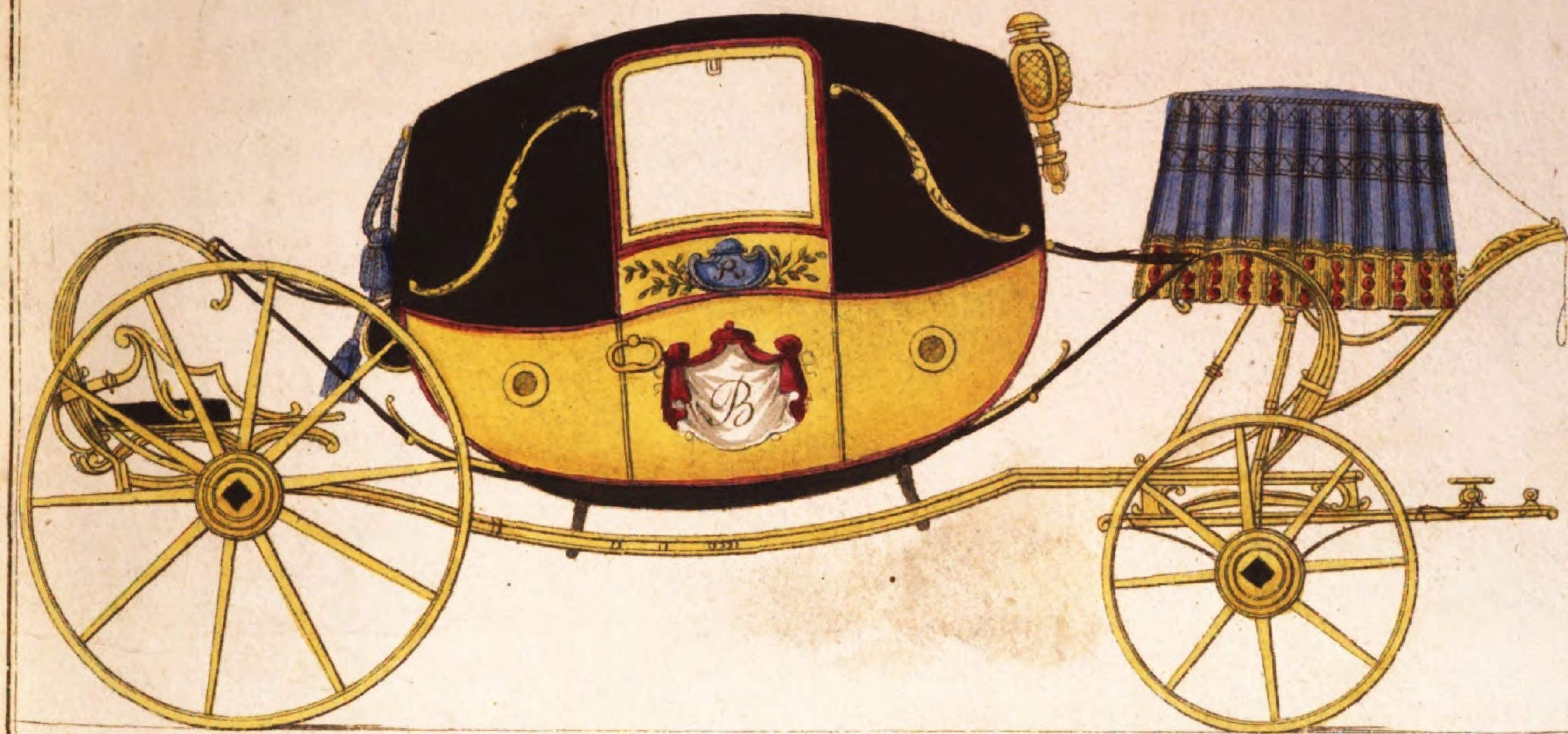
Diese Federn, welche in dem technischen Theile dieses Werkes näher werden beschrieben werden, gaben dem Wagen eine überaus sanfte, angenehme Bewegung. Sie waren, zwey am hintern Schämel und zwey am Vordern in Kapseln angebracht, wie die Zeichnung weiset.

Die schönen Farben des Gestelles und des Kastens, der feine Lack, die vergoldeten Zierathen und Stäbchen, der Himmel *en Pavillon*, mit seinen acht Zierknöpfen und den Nägeln rings um den Rand, bildeten ein Ganzes, welches dieses bequeme Fahrwerk, worin der Herzog von *Richelieu* nach dem Zeugnifse des: *Traité des Voitures pour servir de supplément au nouveau parfait maréchal. Avec la construction d'une Berline nouvelle, nomée l'inversable.* (*à Paris*, 1756. 4.) viele und weite Reisen ohne irgend einem Unfalle gemacht hat, zugleich zum schönen Stadtwagen machten.

Wir sehen daraus, dafs der Wagenbau bereits Schönheit, Bequemlichkeit, Sicherheit und wohl durchdachte Einrichtung für einen gegebenen Zweck zu vereinigen verstand.

Noch ein Beyspiel darüber: Der Prinz von *Wallis* hatte sich im Jahre 1793 in *London* von den geschicktesten Meistern einen Reisewagen von ganz neuer Erfindung machen lassen. Dieser war so eingerichtet, dafs man in wenigen Minuten ein vollkommnes Zimmer mit einem hübschen Bette daraus machen, und, mit jeder Art von Bequemlichkeit versehen, auf der Heerstrasse oder im Feldlager darin verweilen konnte. Die Engländer verdanken diese Erfindung dem Uebungslager der englischen Truppen bey *Brighton* in eben diesem Jahre.

A° 1795. *Englische Stadt Berline.* N° 1.



A° 1800. N° 2.

Englische Stadt Coupé.



Ginzrot del. A Edler sc.

Dabey verschönerten sich die Formen immer mehr, worüber wir unsern Lesern nur noch ein Paar Beyspiele vorführen wollen.

Tab. LXXXI. fig. 1. stellt eine jener grofsen, runden, gewölbten englischen Berlinen vor, die noch ungefähr um das Jahr 1803 sehr im Schwunge gingen. Sie zeichnete sich besonders durch ihre auffallende Länge aus, sowohl am Kasten, als am Gestelle, welches nur eine Langwiede hatte, und einen geraden Kutschersitz, mit gefalteter Bockdecke, dann vier C Federn, woran die Riemen über den Rücken hinliefsen.

Im Ganzen war dieses Gefährte blos zur Stadt eingerichtet und keineswegs zur Reise versehen, wie diefs die Zeichnung weiset.

Fig. 2. eine englische Stadtcoupé vom Jahre 1800. Das Gestell hatte zwey eiserne Schwanenhälse, vier hohe C Federn, und einen Spritzbogen vorne am Kasten. Die Bockdecke aus einer schönen, vollen Bärenhaut, mit vier silberplattirten Pratzen, auf einem sogenannten *Salisbu y Budjet* ruhend, das zugleich als Behälter von Mantelsäcken, Päcken etc. auf Landreisen, nach englischer Art, diente.

Unsere Leser werden aus den bisher angeführten Beyspielen gesehen haben, zu welcher Vollkommenheit sich der Wagenbau bis zum Anfange dieses Jahrhunderts im Allgemeinen von Stufe zu Stufe erhoben, und wie er in's Besondere seine Erzeugnifse den verschiedenen Bedürfnifsen und Zwecken anzupassen gelernt habe. — Diese Fortschritte sind allerdings geeignet, unsere volle Bewunderung zu erregen, allein diese wird noch mehr in Anspruch genommen werden, wenn wir den Wagenbau in seiner gegenwärtigen Vollendung werden kennen lernen.

Zum Schlusse dieses Capitels nur noch Einiges über die

Kleinen Reisewagen neuerer Zeit, in verschiedenen Ländern.

Reisewagen, Carriole, kann im weitläufigen Sinne jeder Wagen heifsen, der zur Reise gebraucht wird, er sey von welcher Art er wolle. Im engern Verstande aber wird mit diesem Namen ein Wagen bezeichnet, der, eigens zu diesem Zwecke erbaut, den Reisenden alle Bequemlichkeiten darbietet, die zugleich mit der möglichsten Leichtig-

keit und Dauerhaftigkeit vereinbar sind. — Man hat vielerley dergleichen mehr oder minder bequeme Wagen ausgedacht, und fast jedes Land hat solche aufzuweisen, die, je nach den Eigenthümlichkeiten des Bodens und dem Zustande der Civilisation der Einwohner, sich von einander unterscheiden.

In keinem Lande mochte wohl das Bedürfnifs solcher Fahrwerke lebhafter gefühlt worden seyn, als in *Rufsland*, wo die grofsen Entfernungen der Städte und die schlechten Wege die Reisen eben so sehr verlängern, als beschwerlich machen.

Es ist diesem Bedürfnifse so ziemlich durch die Kibitka abgeholfen. Man kann sich von dieser einfachen Art von Wagen ein deutliches Bild machen, wenn man fig. 4. auf Tab. IL. und fig. 2. und 3. auf Tab. CXXXIII. zusammenstellt.

Tab. IL. fig. 4. zeigt einen rufsischen Armee-Courier; Tab. CXXXIII. fig. 2. einen rufsischen Kibitka-, fig. 3. einen pohlnischen Reiseschlitten. Denkt man sich nun den geflochtenen Trog in fig. 2. und 3. auf das Wagengestelle in fig. 4., so ist das Bild der Kibitka fertig. Man sieht leicht, dafs dieses Fahrwerk den Bedürfnifsen und dem Klima des Landes vollkommen angemessen ist, man entdeckt aber eben so leicht dessen Unbequemlichkeiten und Mängel.

Viel vollendeter, bequemer und geeignet, damit auf allen Wegen fortzukommen, dabey auch in verhältnifsmäfsig geringem Preise sind die Wienerwägelchen, vermuthlich so genannt, weil sie vorzüglich in *Wien* verfertigt wurden, ob sie gleich eigentlich in *Pohlen* und *Ungarn* zu Hause sind. Siehe Tab. XLIV. fig. 5. und fig. 6., wovon das erste ein pohlnisches Pritshka (sehr verbessert, wie man aus den sechs angebrachten Federn sieht), das andere eine ungarische Carriole aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts ist.

Das Wesentliche an einem solchen Wagen ist, dafs das Gestelle nicht durch zwey Bäume, sondern nur durch einen Lenkbaum zusammengehalten wird, den man die Langwiede nennt. Diese Langwiede wird aus einem jungen, gesunden Birkenbaume gemacht, und mit starken eisernen Schienen beschlagen. Sie hält weit besser, als die gewöhnlichen zwey eisernen Bäume, und bey dem Umwerfen in den schlimmen Wegen wird solche nicht so leicht zerbrochen.

Der Kasten ruht auf der Vorderachse, hinten aber hängt er in Riemen, auch, wenn man will, in Ketten. Ein solcher Wagen fährt sich sehr leicht; denn die Vorderräder sind hoch, und können beym Umkehren zwar nicht durchgehen, aber man darf nur etwas weiter lenken. An den Achsen eines Reisewagens ist es sehr nützlich, derley Geleise anzubringen. Dieses läſst sich auch besser an einem Wagen, der nur einen Baum hat, bewerkstelligen, denn an einem Wagen mit zwey Bäumen nehmen diese allzuviel Raum ein. Die Achsen selbst haben die Länge des breiten Geleises, auf jeder Seite aber ist ein besonderer Stoſs oder ein Stück Holz, einige Zoll breit, angebracht, das mit einem eisernen Ringe um die Achse festgemacht ist, und weggenommen werden kann. Wenn man beyde abnimmt, so hat man das engste Geleise, wenn aber beyde darauf sind, so hat man das breiteste Geleise. Obschon man an einigen Reisewagen eiserne Achsen antrifft, so taugt solches doch nicht, weil Eisen weit eher bricht, als gutes, gesundes Holz; da ferner Eisen gewöhnlich quer und kurz durchbricht, Holz hingegen, wenn es bricht, doch in etwas der Länge nach spaltet, so kann bey einem Unfall eine hölzerne Achse doch noch weit leichter gebunden werden, als eine eiserne. Der Kasten eines solchen Wagens geht, wie gedacht, bis zur Vorderachse, welches nicht seyn könnte, wenn er vorne in Riemen hinge. Es stehen darin zwey geräumige Sitzkasten, die heraus gehoben werden können, und die Last viel weniger vermehren, als zwey vorne und hinten aufgepackte Koffer. Man hat hinlänglichen Raum, wenn auch vier Personen darin sitzen. Auſser den gedachten Sitzkasten kann ein solcher Wagen noch viele, zur Bequemlichkeit erforderliche Dinge, als verschlossene Kästchen, Magazine und Taschen etc. haben. Ein dergleichen Fahrwerk ist gewöhnlich nur halb gedeckt. Diese Bedeckung, die von gutem Leder ist, hat vorne einen Ausfall, der durch das Drücken einer Feder vorfällt, und statt eines Sonnenschirmes dient, wenn man gegen die Sonne fährt. Man kann diese Bedeckung fest machen lassen, man kann es aber auch so einrichten, daſs dieselbe zurückgeschlagen werden kann, wenn man die freye Luft und das schöne Wetter genieſsen will. Die Füſse der Reisenden, und der Rücksitz, sind mit einem groſsen Leder bedeckt, welches der Fuſssack heiſst. Wenn mehr als zwey Personen in einem solchen Wagen fahren, so hat man seit Kurzem eine bequeme Erfindung gemacht, um auch den Rücksitz zu decken. Mittelst vier, mit Gewinden versehenen, und mit feinem Leder überzogenen, eisernen Stäben, und drey ledernen Mänteln, die durch vier kleine Scheiben Licht einlassen, und vermittelst des groſsen Leders, oder des Fuſssackes, der über den Mänteln festgeschnallt wird, kann er in zwey Minuten bezogen, und alle vier Sitze bedeckt werden, und wenn wieder schön Wetter ist, kann die ganze Bedeckung, die zusammen nicht 15

Pfunde wiegt, zusammengerollt, und zwischen dem Kutschersitze angeschnallt werden, wo sie kaum bemerkt wird.

Hieher gehören auch die Schweizer- und Bernerwägelchen.

Tab. XLV. fig. 1., 2., 3. und 4. stellt diese Wägelchen vor, wie sie jetzt gebaut werden, woraus sich leicht erkennen läſst, wie sie früher gewesen sind, ehe der Wagenbau die Höhe erreicht hatte, worauf er gegenwärtig steht.

Fig. 1. ist nach Pariser-Art zu sechs Personen, ganz nach dem Schnitte der gegenwärtigen Zeichnung, verfertigt. Die Hälfte der unteren Tafeln sind ringsum mit starken Füllungen und der obere Kreis mit gedrehten Stäbchen besetzt, welches dem Kasten mehr Kühle in der Sonnenhitze verschaft. In die hinteren Sitze, welche rings um den Kasten laufen, steigt man durch eine Thüre von hinten hinein; der Sitz für die selbstfahrenden Herrschaften ist am Vordertheile des Kastens angebracht, vorne zum Einsteigen, nach Art der englischen Whyskis, mit Fuſs- und Spritzleder. Der Eintritt ist vorne von der Seite. Der Kasten ruht auf vier liegenden Stahlfedern. Die meisten werden mit grünem Saffian inwendig bezogen; die Höhe der Räder, Länge des Kastens und der übrigen Theile, wird zu einem halben französischen Zoll auf den Schuh gerechnet, nach welchem Maaſse alle dergleichen leichte Wägelchen durch alle Theile berechnet sind.

Fig. 2. ist ein Bernerwägelchen, wie solche nun gewöhnlich in *England* zu Jagdpartien benützt werden. Der mittlere Kasten ist zu vier oder sechs Personen, inwendig zu zwey oder drey Personen auf jedem Sitze, berechnet. Der Kutscher sitzt auf dem auswendigen vorderen Sitze und der hinten hinausgerichtete Sitz ist für den Bedienten bestimmt. Die Federn sind liegend und von erprobtem guten Stahle verfertigt, daſs man sich auf ihre Elasticität und Dauer verlassen kann.

Fig. 3. zeigt ein geschmackvolles, sehr leichtes Schweizerwägelchen, für kleine Reisen zu gebrauchen.

Unter dem mittleren Sitze, welcher für die Herrschaften bestimmt ist, und im Nothfalle Platz für drey Personen in der Breite enthält, ist auch ein einfacher Hundestall eingerichtet, wenn man einige Hunde will zur Jagd mitnehmen. Ueber diesem ist ein Sitzbret mit Seitenlehnen, auf wel-

N° 1824. Berner Wägel

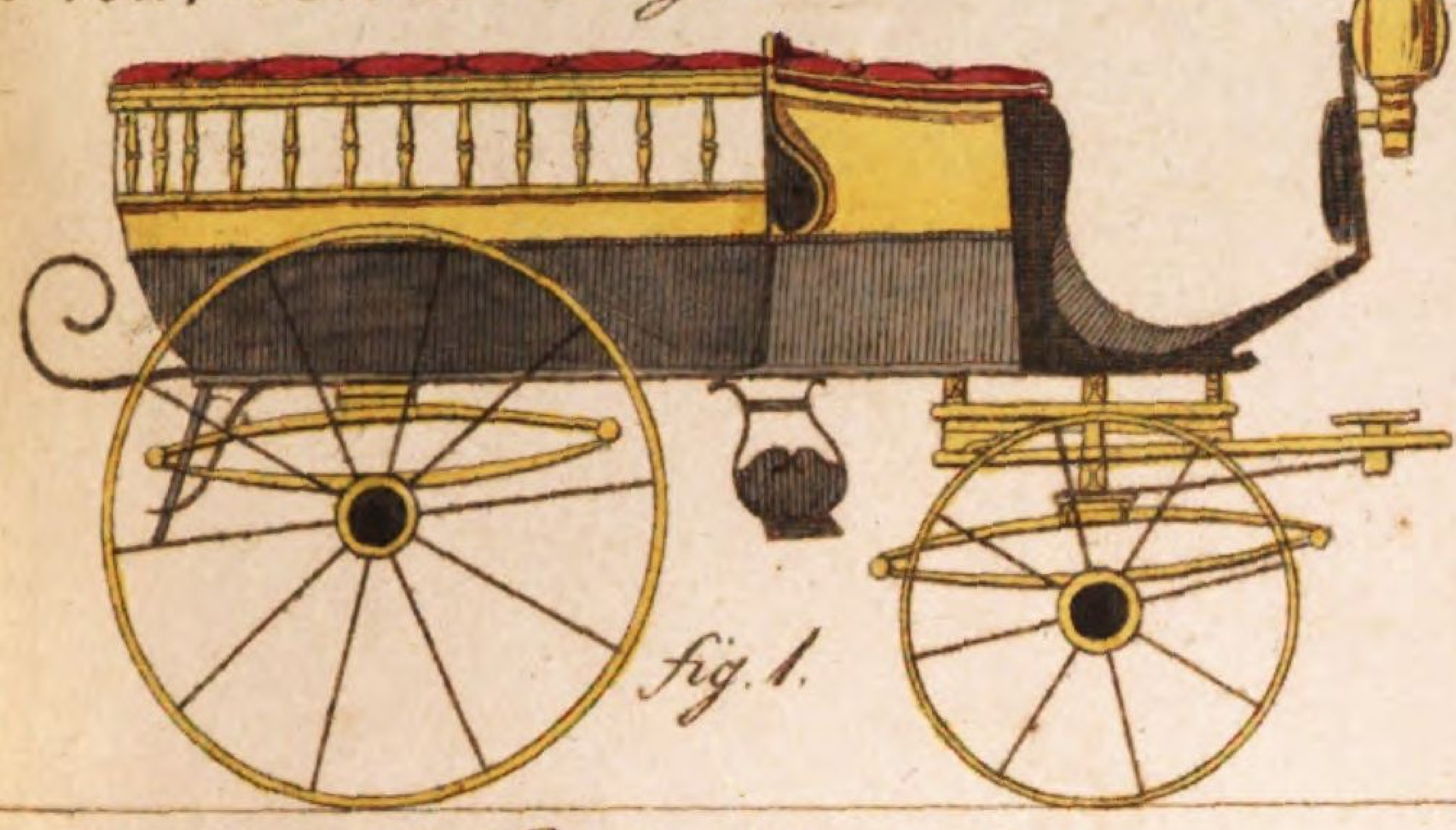


fig. 1.

Berner Wägel

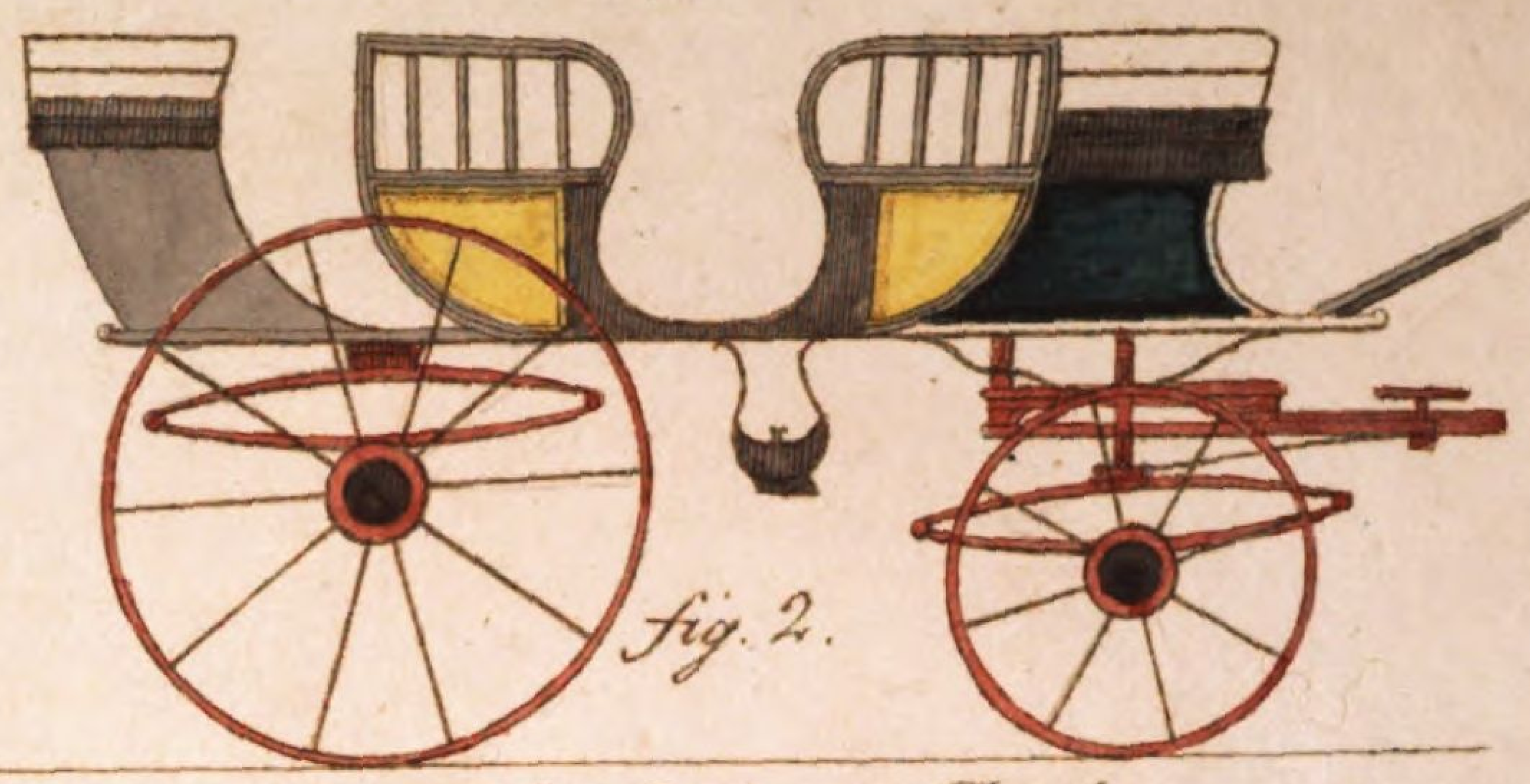


fig. 2.

Schweizer Wägel mit Verdeck

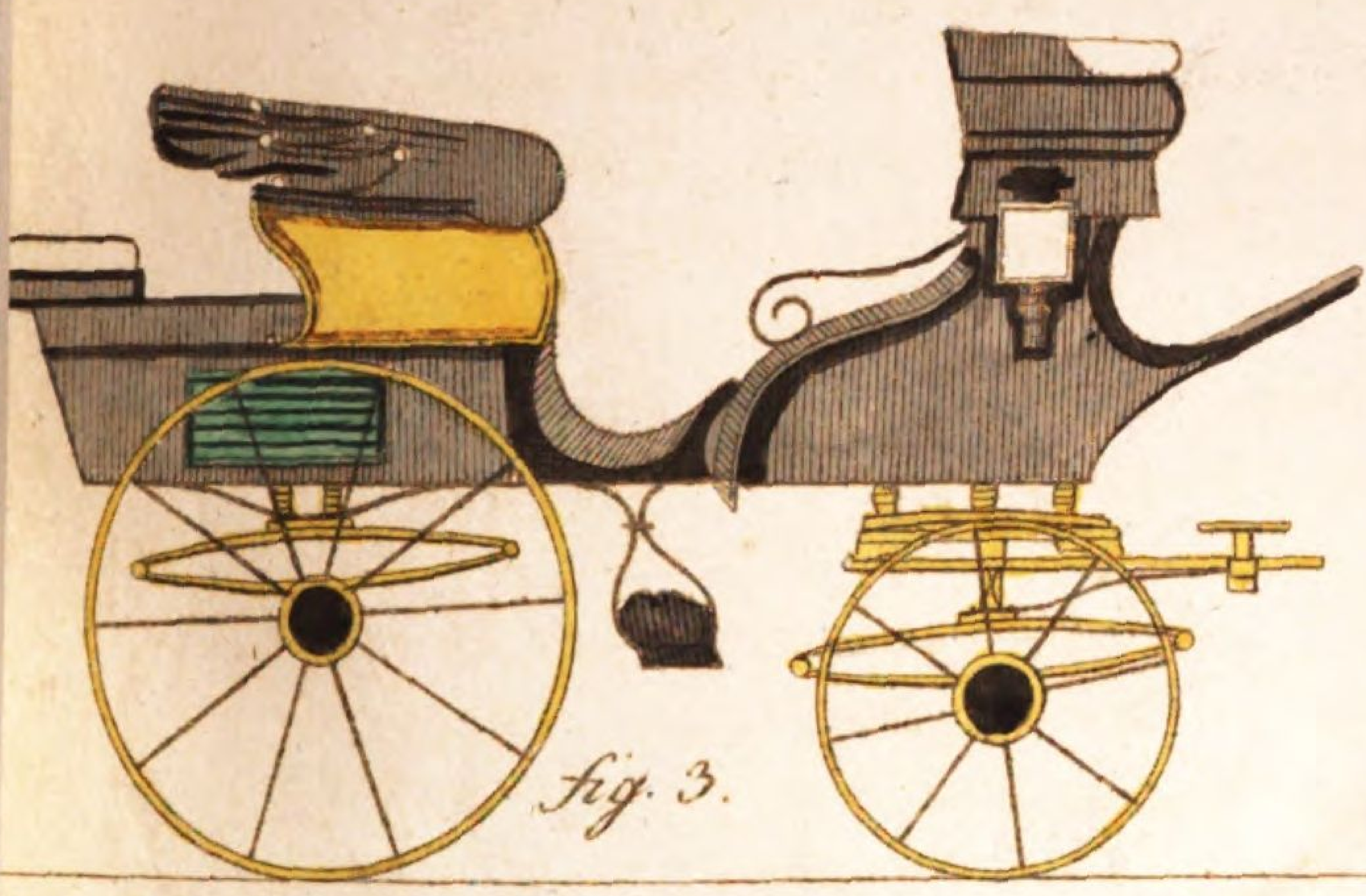


fig. 3.

Gesellschafts Wägel mit Decke

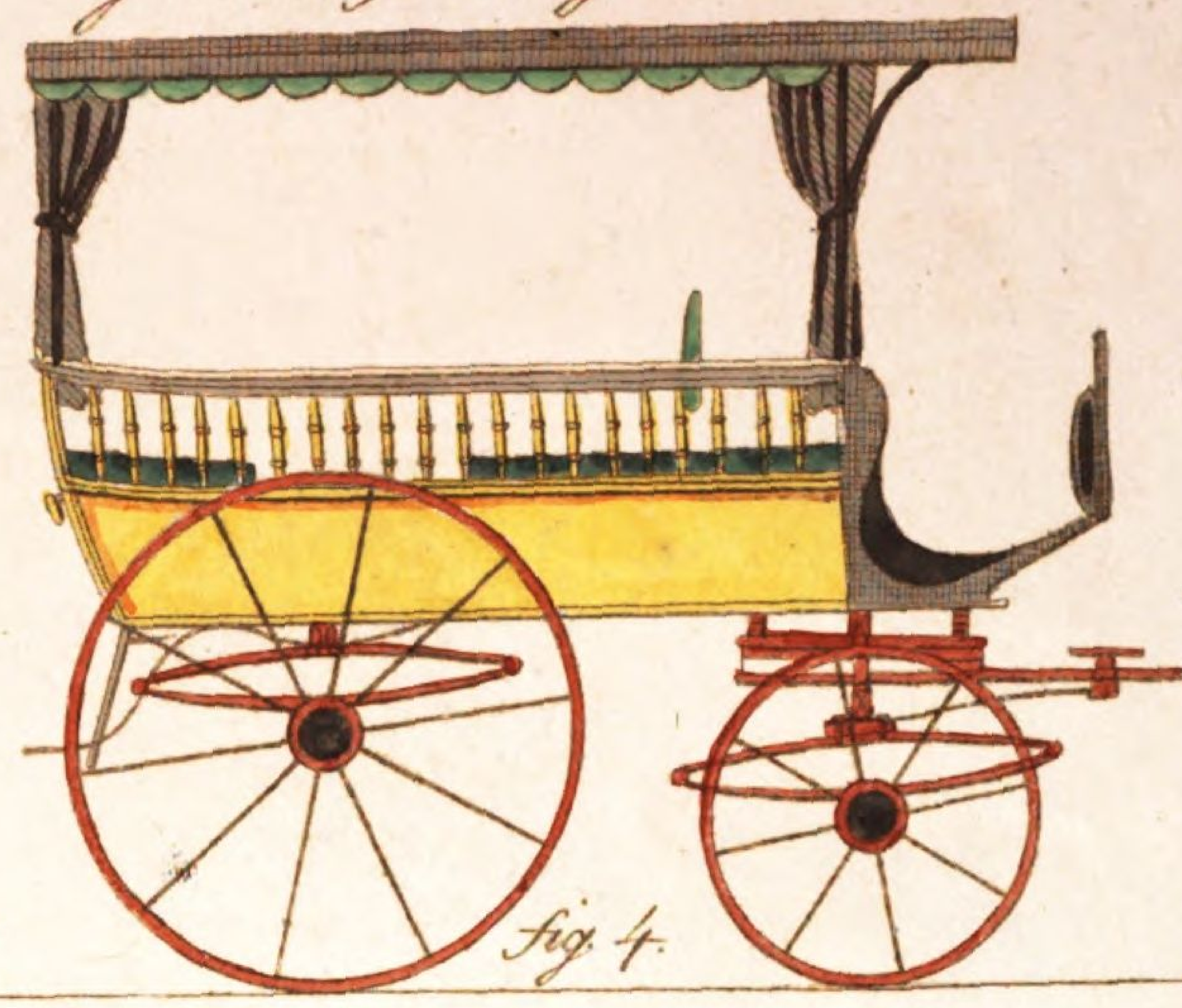


fig. 4.

Hamburger Stuhlwagen



fig. 5.

Englische Kaufmans Wägel

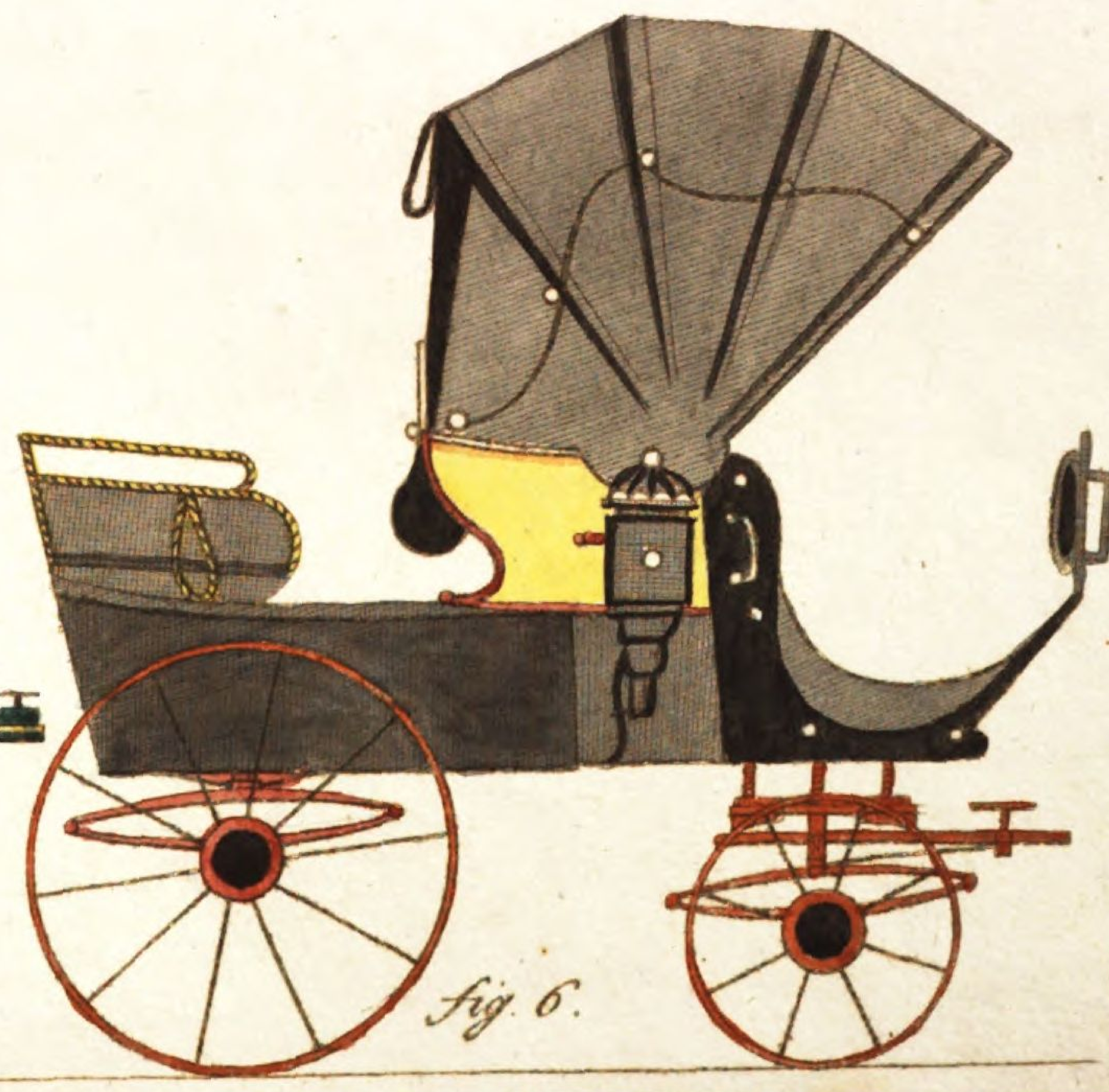


fig. 6.

J. C. G.

chem zwey Bediente gemächlich sitzen können, indem sie die Füfse unter das Kästchen schieben. Das lederne Verdeck, mit Regenmänteln, ist zum Aufstellen und zum Niederlegen. Der Fufssack läfst sich von beyden Seiten aufhängen. Der vordere Sitz hat Platz für zwey Kutscher nebeneinander, und ist ganz mit Leder bezogen. Die Federn sind ebenfalls geradeliegend und von ganz besonderem Schwunge, wegen der feinen Ausarbeitung ihrer Stahlblätter; auch mufs das Beschläge mit besonderem Fleifse angepafst werden.

Fig. 4. ist ein Bernerwägelchen oder Schweizer-Gesellschafts-Wägelchen mit steifer Decke, die zum Festbleiben eingerichtet ist. Der Kasten enthält inwendig Platz für acht Personen, und auf dem vorderen Sitze, der an dem Kasten angebracht ist, können noch drey in der Breite sitzen. Auf die Vordersitze steigt man von der Seite von der Nabe auf die Wage, und von da in den Kasten, da man hingegen in den Hintersitz des Kastens hinten hinauf, und von da wieder heraus mufs. Viele Liebhaber, welche dergleichen Wägelchen sehr wohlfeil verfertigen lassen wollen, machen die Ueberdecke und Vorhänge aus Wachsleinwand. Gewöhnlich sind die Achsen von Eisen, mit metallenen Büchsen.

An diese reihet sich der Hamburger-Stuhlwagen, auch das Sandwägelchen genannt (Tab. XLV. fig. 5.), mit einem Verdecke zum Zurücklegen, und einem Vorfalle von Leder, der die im Kasten sitzenden Reisenden hinlänglich vor dem Regen schützt. Die Vorhänge schnallen sich gut über einander, damit der Regen nicht durchdringen kann. Die vorderen Räder, welche fast gleiche Höhe mit den hinteren haben, verschaffen dem Fahrwerke auch defswegen viel mehr Schnelligkeit. Die zwey Kästen, die gemeiniglich im Korbe stehen, hängt man auf zwey liegende Stahlfedern, um das Stofsen des Korbwagens weniger fühlbar zu machen. Uebrigens kann die ganze Höhe des Korbes von Weidenrüthchen oder Korbschienen geflochten werden, wo man alsdann den leeren Raum mit Gepäcke vollfüllen kann. An diesen Wagen steigt man von der Seite über die auswendigen Fufstritte hinauf, die sich dann in mehrere Theile zusammenlegen lassen. Diese Art Kasten sind dauerhafter, als die vorgenannten, weil der Kasten und das Gestelle, jedes für sich, verfertiget werden. Die vier Räder sind gewöhnlich an eiserne gedrehte Achsen gerichtet, die in messingenen gegossenen Büchsen laufen; jedoch an geringeren Fahrwerken werden solche auch, der Sparsamkeit wegen, von auserwähltem trockenen Buchenholze verfertiget, und mit eisernen Büchsen die Naben ausgefüttert.

Fig. 6. ein englisches, sehr leichtes **Musterreiter- oder Kaufmanns-Wägelchen.**

Es ist auf ganz niederen Rädern, weil sie die höheren Räder, wie an anderen **Sand- und Stuhlwägelchen**, zu dergleichen leichten Fahrwerken, bey den immer gleichen und ebenen Strafsen in ihrem Lande nie nöthig haben, und sich deren im Auslande nicht zu bedienen brauchen. Der Kasten ist blofs für zwey Personen eingerichtet, mit einem Verdecke zum Zurücklegen. Das Vordertheil des Verdeckes wird mit niedlich gearbeiteten Jalousieläden von Mahagonyholz beschlüfsig gemacht, doch so, dafs man sich Luft und Helle geben kann. An jeder Seite der Nebentafel ist eine Reiselaterne in eine Traghülse eingeschoben; hinten in der Rückwand ist ein gewölbter Behälter (**Haarbeutel** genannt), dauerhaft angebracht. Der Verschlag, worauf die beyden Kästen ruhen, ist mit gut verzäpftem, harten Gerippe vereinigt, und mit schwarz lackirtem feinen Glanzleder bezogen. Der zweyte Sitz hinter dem Kasten ist für die zwey Diener bestimmt, und die darein gesetzten zwey Kästen können bey Ankunft in Gasthöfen ausgehoben, und in die Zimmer getragen werden. Die Federn an dieser Art von Wägelchen hält man für die besten und billigsten, wenn sie auf eben die Art, wie die vorher angegebenen, gemacht werden, nämlich auf liegende Art, und jede für sich von drey leicht ausgearbeiteten Stahlbättern. Die übrigen an diesem Gefährte etwa noch zu wünschenden Vervollkommnungen steht jedem Besitzer frey, nach Gutdünken anbringen zu lassen.

Capitel XIV.

Mieth- und Botenwagen, Land- und Postkutschen, Fiaker und ähnliche Anstalten, bis zum Anfange des neunzehnten Jahrhunderts *).

Es haben schon Mehrere die Bemerkung gemacht, daſs seit einem Menschenalter die Erde kleiner geworden und die Orte auf derselben näher aneinander gerückt zu seyn scheinen. Noch vor wenigen Jahrzehnten wurde ein Mann, der sich ein wenig in fremden Ländern umgesehen, wohl gar über Meer gewesen ist, als ein kleines Wunder angestaunt, während selbes jetzt kaum mehr einige Aufmerksamkeit erregt, da es fast täglich vorkommt. Diese Erscheinung ist vorzüglich eine Folge der vermehrten und verbesserten Communicationsmittel zu Wasser und zu Lande. Durch diese wurden die Gefahren und Beschwerden der Reisen vermindert, ihre Annehmlichkeit erhöht, und die Zeit bis auf ein ganz kleines Bruchtheil derjenigen herabgebracht, die man früher zu der gleichen Entfernung brauchte. Groſs und unschätzbar sind die Vortheile, welche dadurch dem Verkehre unter den Völkern der Erde, dem Handel, den Wissenschaften und den Fortschritten der Civilisation im Allgemeinen, zugehen. Zu Lande verdanken wir diese Vortheile, neben der Verbesserung der Straſsen, wovon später die Rede seyn wird, der Vervollkommnung des Wagenbaues. Mit welchen Beschwerden, mit welchen Gefahren, mochte es verbunden seyn, in den Zäunsel- und Botenwagen, wie sie auf Tab. XIV. abgebildet, und Seite 85 und 86 dieses Bandes beschrieben sind, bey schlechtem Wetter, auf den untiefen Wegen, in gröſsere Entfernungen langweilige Tag- und Nachtreisen zu machen, und welche Bequemlichkeit, welche Sicherheit, welchen Zeitgewinn

*) Vergl. Ginzrot, Wagen der Griechen und Römer. I. Bd. Cap. XXXVI. und XXXVII. Seite 293 bis 326.

gewährte bereits auf unseren chaussirten Strafsen eine Postkutsche, wie sie vor dreyfsig Jahren in den meisten Staaten *Europas* eingeführt waren?

Es wird unseren Lesern nicht unangenehm seyn, hier in Kürze das Merkwürdigste darüber zusammengestellt zu finden, wie das Alles nach und nach so geworden, wie es jetzt ist: sie werden denselben Weg befolgt sehen, welchen wir in dem vorigen Capitel bey Beschreibung der Verbesserung des Wagenbaues eingeschlagen haben.

Lange blieben die oben erwähnten Boten- und Zäunselwagen zu Reisen und Versendungen im Gebrauche, und man findet sie wohl heute noch in einigen Gegenden *Deutschlands* und anderer Länder. Als der Gebrauch der Fahrwerke sich nach und nach weiter verbreitet hatte, gab es noch eine Menge von Fahrwerken und zweyräderigen Karren, deren man sich bediente, um seinen gewöhnlichen Handel und sein Geschäft über Land zu treiben. Sie wurden, wie wir gehört haben, nach dem Bedürfnifse der Länder eingerichtet; denn jedes kann am sichersten beurtheilen, welche Art am besten für dasselbe tauge. So findet man durch ganz *Tyrol* und in ähnlichen Gebirgsgegenden, wo die Strafsen immer abwechselnd, bald bergauf, bald bergab gehen, die gewöhnlichen Krämerwagen mit vier niederen Rädchen von gleicher Höhe, mit welchen man am leichtesten über alle Hindernifse setzen kann; hingegen führt man an den niederländischen zweyräderigen Karren sehr hohe, schmale Felgenräder, womit man sich am besten durch den schweren Letten- und Lehmgrund auf jenen Wegen durchhelfen kann.

In der Nachbarschaft grofser, bevölkerter Städte fand man bald eine Menge Fahrwerke von verschiedenen Gattungen, welche theils die Nothwendigkeit, theils die Sparsamkeit erfunden hatte. So bedient man sich noch jetzt durch ganz *Frankreich* gewöhnlich der zweyräderigen hohen Karren, um Waaren und Güter zu verführen, und die Lohnkutscher suchen alle Arten abgängiger alter Fahrwerke zu verwenden, und zweysitzige Cabriolets in Gesellschaftschaisen zu vier und sechs Personen umzuändern, welche mit zwey Pferden auf zwey Rädern überall fortgeschafft werden müssen. In diese werden Leute aufgenommen, so viel man darein packen kann, um sie nach den umliegenden Städchen, Jahrmärkten oder königlichen Lustschlössern um einen kleinen Preis zu fahren. An denjenigen Chaisen, wo der Kasten inwendig nicht mehr, als für vier Personen Platz gibt, sucht der Kutscher noch durch zwey Strohkissen vier Plätze zu gewinnen; es wird nämlich das eine Strohkissen auf das Vordergestelle, und das zweyte Kissen auf das Hintergestelle befestiget.


Tab. CX.
fig. 1.
A S.t Cloud 6 Places
fig. 2.
PATACHE.
fig. 3.
fig. 4.
fig. 5.
fig. 6.
fig. 7.
fig. 8.
J. C. Ginzrot del.
Schleich sc.

Wenn die inwendig Sitzenden sich nicht über zu grofse Bequemlichkeit beklagen können, so ist dieses bey den aussen Sitzenden noch viel weniger der Fall; aber sie bezahlen auch nur die Hälfte. Das Pariservolk bezeichnet die vorderen Chaisenreiter mit dem Namen Affen (Singes) und die hinteren mit dem Namen Kaninchen (Lapins).

Tab. CX. fig. 1. zeigt eine sogenannte Patasche auf zwey Rädern, deren Kasten zu vier Personen Platz enthält; das Sitzchen für den Kutscher kann auch, wenn es nöthig ist, noch Platz für einen dünnen Herrn darbieten. Die langen ledernen Riemen sind vorne in starke eiserne Stützen eingestochen, und laufen hinten in Winden über den Rücken von starken C Federn. Fig. 3. zeigt den Bodenplan davon.

Fig. 2. ist eine der gröfsten Arten Pataschen, worein sich gewöhnlich sechs Personen zusammenstopfen lassen. Sie hat noch ausserdem einen Sitz für den Kutscher und einen Nebenmann an der Vorderwand, wie auch einen zweysitzigen Kasten an der Rückwand befestiget, so, dafs dieses zweyräderige Fahrwerk zehn Personen und noch vieles Gepäcke über, unter, und hinter dem Kasten, mit zwey, oder höchstens drey Pferden nebeneinander fortbringt. Dieser Kasten hing noch nicht auf Stahlfedern, sondern auf langen Windenriemen.

Fig. 4. zeigt eine geringe, leichte Patasche, worin vier Personen sitzen können, die nur mit einem Pferde gefahren werden. Dergleichen Fahrwerke bedienten und bedienen sich wohl hie und da in *Frankreich* minder Begüterte noch jetzt, um kleine Reisen über Land zu machen, denen die Auslagen mit den öffentlichen Postwagen oder Eilkutschen zu hoch zu stehen kommen. Das Pferd geht darin selten im Trabe und der Kutscher geht gewöhnlich zu Fufse nebenher, oder sitzt zuweilen auf den Tragbäumen.

Unsere Leser werden leicht die Verwandtschaft erkennen, in welcher die so eben angeführten zweyrädrigen Fahrwerke mit dem fig. 5. dieser Tafel abgebildeten bedeckten Leiterkarren (*Charette couverte*) aus dem sechszehnten Jahrhundert stehen, deren sich damals die bemittelten Gutsbesitzer in *Frankreich* bedienten, wenn sie sich an hohen Festtagen mit ihren Familien auf das Land begeben wollten, wie wir diefs Seite 108 dieses Bandes von dem Parlaments-Präsidenten *Gilles le Maître* erzählt, so wie jenen des fig. 7. abgebildeten *Strafsburger*-Bennenkarrens, welchen wir unsern Lesern am Eingange des vorigen Capitels zur Vergleichung vorgeführt haben.

Auch fig. 6., ein **sächsischer Schäferkarren**, gehört in diese Familie. Darin bringt der Schäfer die Nächte zu, wenn er auf grünen Auen die zahlreichen Heerden begleitet, von seinem getreuen Hunde beschützt, der die Gränzen der Heerden des Nachts öfters umspürt, und gegen den Wolf sichert. Der Kasten ist, sechs Schuh lang, von Bretern über einander gefügt, so wie auch das scharfe Dach, welches den Kasten fest zuschliefst. Auf jeder Seite sind zwey runde Schiebfenster, wodurch sich der Schäfer frische Luft verschaffen kann. Die zwey Räder sind niedrig, und der ganze Karren sehr leicht, damit ihn der Schäfer ohne Beyhülfe hin und her nachziehen kann. Diese Karren sind gewöhnlich berggrün angestrichen.

Solche Karren sind nun in allen Schäfereyen *Europas* eingeführt, und es gibt wohl kein anderes Fahrwerk, welches im Laufe der Zeiten so wenige Veränderungen erlitten, als dieses.

Fig. 8. ist die Abbildung eines Karrens, wie ihn die kleinen Tartaren in den grünen Wiesengefilden von *Persien* ihren grofsen Heerden nachführen. Diese Völker werden von den Türken, Persern und Georgiern gemeiniglich die Mongayen genannt. *Tavernier* erzählt im III. Bande seiner Reisen nach der *Türkey*, *Persien* und *Indien:* Diese Völker haben keine Häuser; sie wohnen nur in Zelten und in Karren, die sie überall nachführen, wo sie sich hinbegeben. Die Zelten sind für alte Leute und kleine Kinder mit ihren Sclaven, welche sie bedienen.

Die jungen Weiber haben jedes einen von Bretern schön ausgearbeiteten Karren, und auf der Seite, wo sie Luft haben wollen, ein kleines Fenster, mit einem Gitterladen versehen. Es ist ihnen erlaubt, des Abends auf einige Zeit in die Zelten zu gehen. Sobald die Mädchen das zwölfte Jahr erreichen, so gehen sie nicht mehr aus ihren Karren, sogar nicht einmal, um ihre Nothdurft zu verrichten, bis sie verheurathet sind.

In dem hintern Theile des Kastens ist ein Bret, welches sich aufheben läfst, und eine Sclavin kommt sodann, um den Platz zu reinigen.

Man erkennt den Karren eines Mädchens an den Blumen, womit derselbe bemahlt, und an dem Kameele, das gewöhnlich daran gebunden, und ebenfalls mit verschiedenen Farben beschmiert ist; auch der Kopf desselben ist mit einem Federbusche geziert.

Die jungen Männer dieses Nomadenvolkes haben auch Jeder seinen Karren, über den sie einen Schlauch von Pferdehaut legen, der eine halbe Tonne hält, und mit Stuttenmilch gefüllt ist, die sehr sauer wird.

Nebst diesem hat Jeder noch einen andern Karren, um mehrere Schläuche mit Kuhmilch aufzunehmen, und sie aufzubewahren, bis sie sauer geworden ist.

Wenn man mit voller Bestimmtheit annehmen darf, dafs die Morgenländer eben so wenig ihre Wagen, als ihre Lebensweise und Sitten den Abendländern nachgebildet haben: so liegt vielleicht in der auffallenden Aehnlichkeit dieses persischen Karrens mit unsern ältesten Fahrwerken ein neuer Beweis für die Behauptung, die wir an mehreren Stellen dieses Werkes ausgesprochen, dafs die meisten unserer Fahrwerke orientalischen Ursprunges sind.

Alle einspännigen, zweyräderigen Fahrwerke werden in *Frankreich* durchaus Pataschen genannt, und es wird mit diesem Namen insgemein der Begriff eines Lohnwagens verbunden, mit welchem man in der Eile sich von einem Orte zum andern begeben, und seine Geschäfte auf dem Lande betreiben kann. —

Eigentlich und ursprünglich heifst Patasche ein kleines, bedecktes rundliches Boot, worin man in den Meerhäfen oder in den Mündungen der Flüfse kleine Aufträge als Mautner, Zollner oder Aufpasser verrichtet, und auch die anempfohlenen Leute sogleich auf das jenseitige Ufer übersetzt.

Wie die Pataschen, von denen wir so eben geredet haben, so wurden in jener Zeit alle Arten von Fahrwerken, die man kannte, als Mieth- und Botenwagen, als Landkutschen, und nach Einführung der Posten, auch als Postwagen gebraucht.

Im Jahre 1650 wagte ein gewisser *Nicolaus Sauvage* ein grofses Unternehmen, indem er Landkutschen von *Paris* nach *Amiens* errichtete. Er nahm zu diesem Zwecke ein grofses Haus mit Hof und Stallungen in der Strasse *St. Martin* in Pacht, welches nach einigen alten Grundbüchern den Namen des heiligen *Fiacre* trug, (König der Schotten im siebenten Jahrhunderte) und dessen Bildnifs noch bis auf den heutigen Tag im Schilde führt. Dieser Mann war mit Pferden erfahren, kannte den Bau, der sie zu diesem Dienste

tauglich macht, und wufste dieselben so zu behandeln, dafs sie dauerhaft blieben.

Bey dem Entstehen dieser Unternehmung bekam er grofsen Zuspruch. Aber bald erhielt er auch Miteiferer, die sich in den verschiedenen Theilen der Stadt niederliefsen und bereicherten, obgleich es keiner so, wie er, verstand, diesem Geschäfte den wahren Schwung zu geben. Er hatte zu Zeiten zwanzig Kutschen, und vierzig bis fünfzig Pferde, und da er auch Pächter des Gasthauses war, das den Namen *Hôtel de Saint Fiacre* führte, so wurde, sowohl wegen des Schildes, als wegen der neuen Einrichtung dieser Kutschen, nicht nur den Wagen, sondern auch dem Eigenthümer und den Kutschern, der Name Fiaker zugedacht, welch Letztere auch in der Folge den heiligen *Fiacre* zu ihrem Schutzpatron erwählt haben. (Auch *Adelung* bestätigt diese Etymologie des Namens Fiaker: „daher Fiaker“ sagt er, „nicht Viehhacker.“)

Anfänglich und selbst einige Jahre nachher, waren diese Fiakerkutschen nichts Anderes, als alte, auf alle mögliche Weise aufgeflickte Wagen, die von zusammengemergelten Rossen fortgeschleppt wurden. Späterhin haben aber diese Lohnkutscher getrachtet, den Zustand ihrer Kutschen, so wie den ihrer Pferde so viel möglich, und gleichsam einer dem andern zum Trotze, zu verbessern, dafs solche endlich so an äufserer Gestalt gewannen, dafs man sie hätte für die Kutschen von Privatherrschaften halten können. Jedoch machen sie, was sie wollen, so geschieht ihnen das Nämliche, sagt Herr von *St. Foix*, wie heutigen Tages den öffentlichen Mädchen, die sich gewöhnlich mit schönen Shawls, halbweifsen Röcken und Halstüchern herausputzen, aber auch zu gleicher Zeit unreine Strümpfe und Wäsche und andere vernachläfsigte Stücke an sich tragen, woran man sogleich erkennt, wer sie sind.

So geht es mit diesen Wagen, wovon die meisten nun viel Vergoldung an sich haben, auch äufserlich einige so hergeputzt sind, dafs sie einem Gesandten keine Schande machen würden; es fehlt jedoch immer etwas daran, entweder sind die Pferde schon so alt, dafs man sie kaum vom Platze zu bringen vermag, oder dem Kasten fehlt inwendig gar Manches, es sey an den Vorhängen, oder an den Kissen, oder der Kutscher ist krumm oder bucklicht und schlecht gekleidet, oder das Stroh hängt unter seinem Kutschersitze hin und wieder heraus. Kurz man möchte sich bemühen, wie man wollte, so würde man immer etwas finden, woran man entdecken müfste, dafs dieses Fiaker sind. (Tab. XL. fig. 1. 2. 3. und Tab. LVIII. fig. 4. 5.)

Pariser fiacre Cabriolet. Aº 1818.

fig. 2.



Londoner Hackney" Aº 1783.

fig. 3.



Hamburger Droska mit 1 Pferd Aº 1824.
pr. 1 Stund 1 Mark

fig. 4.



Wiener Fiacre Aº 1786. fig. 5



Berner Wägel mit ein Pferd

fig. 6.



Pariser Fiacre Aº 1778.

fig. 7.

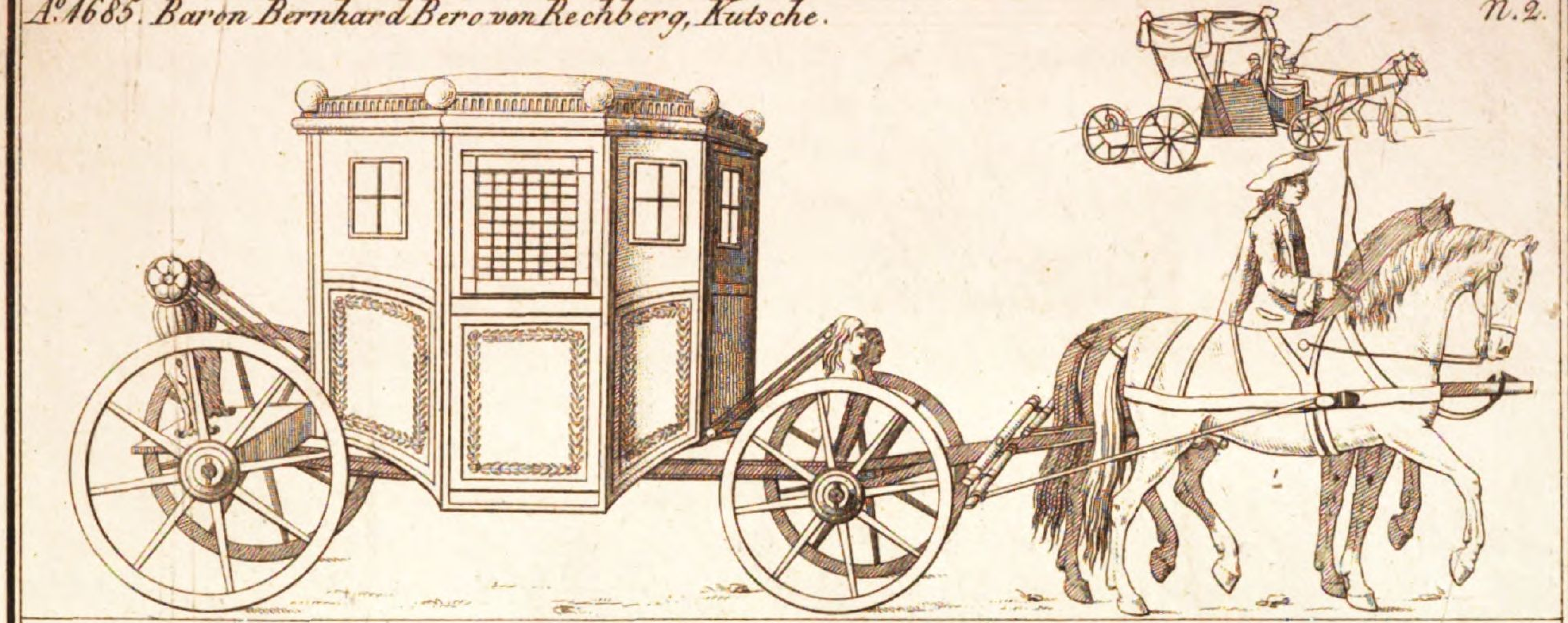


J. C. G.

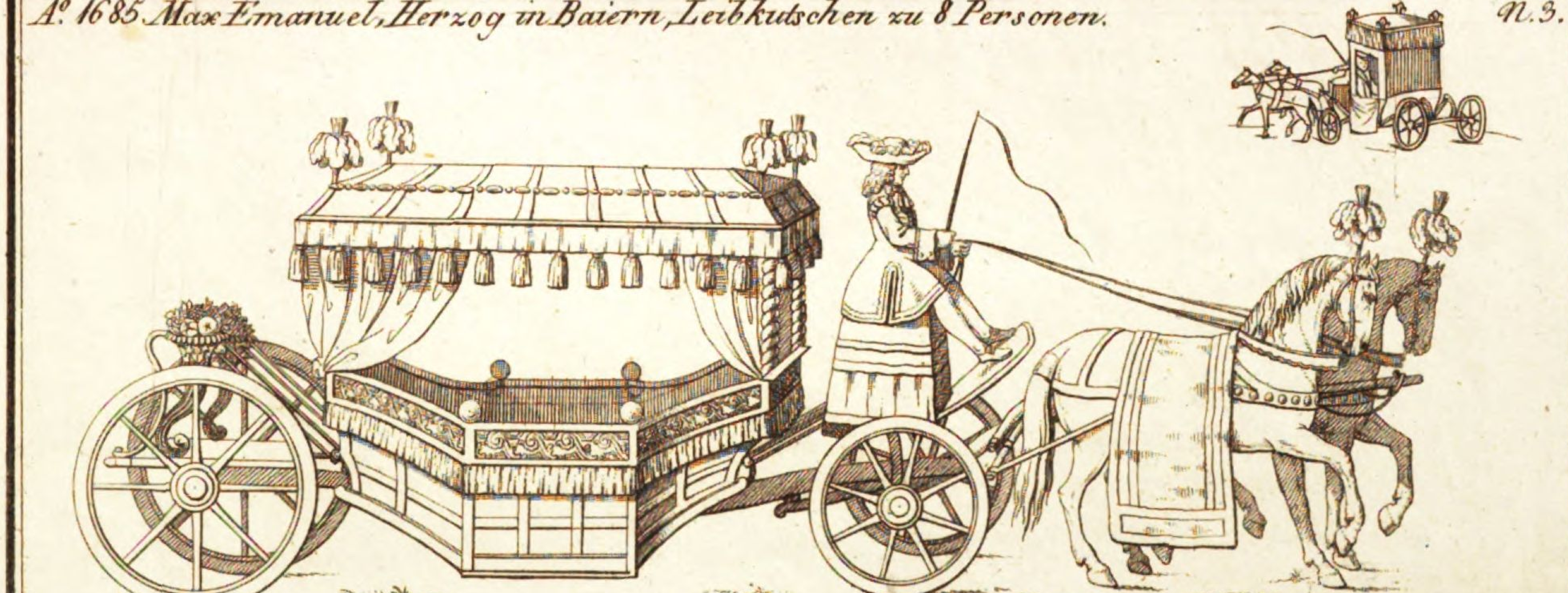
A°. 1650. erster Pariser Fiacre, von Nikolaus Sauvage. N. 1.



A°. 1685. Baron Bernhard Bero von Rechberg, Kutsche. N. 2.



A°. 1685. Max Emanuel, Herzog in Baiern, Leibkutschen zu 8 Personen. N. 3.



J. C. Ginzrat del.

Von diesen Kutschen sagt Pater *Labat* in seinen Reisen durch *Spanien* und *Italien* Tom. II. pag. 298: „Der wohlfeile Preis der hiesigen Kutschen erinnert mich, Einer der Ersten die fünf Sols-Kutschen zu *Paris* gesehen zu haben, die man daselbst zur Miethe den ganzen Tag haben konnte. Man gab ihnen diesen Namen, weil man anfänglich nur fünf Sols für die Stunde bezahlte. Es konnten sechs Personen bequem darin Platz nehmen, nämlich zwey auf dem hinteren Sitze, zwey vorne gegenüber, und an jeder Thüre auch eine; öfters safsen sie auch zwey neben einander, welche geradeaus vor sich sahen. Die Thüren waren von Leder, und konnten herunter gelassen werden, dergleichen man noch heutigen Tages an den gemeinen Landkutschen und Botenwagen sieht, und weil es damals noch keine Laternen in den Strassen gab, so war diese Kutsche mit einer grofsen viereckigen Laterne versehen, die am linken Ecke des Kutschenhimmels hinter dem Kutscher an einer hohen eisernen Stange befestigt war.“ (Tab. XL. fig. 1.)

„Dieses Licht und das Geklapper, welches alle die schlecht zusammengefügten Theile von sich gaben, verkündigten ihn schon von Weitem her. Dieser Lohnkutscher,“ sagt Pater *Labat*, „wohnte zu meiner Zeit im heiligen *Fiacre*, wovon solcher bald selbst den Namen erhielt, den er in der Folge allen denen mittheilte, welche sein Fach nach ihm betrieben, aber, obgleich nicht viel besser und ohne Laternen, bey der Nacht sich dennoch um ein Beträchtliches theurer bezahlen liefsen, wiewohl letztere Kutscher unendlich gröber waren, als die des guten *Fiacre*.“

Man würde sehr irren, wenn man der Fiakeranstalt des *Sauvage* den Begriff unterstellen wollte, den wir heut zu Tage mit diesem Namen verbinden. Jene Anstalt war ungefähr das, was unsere heutigen Lohnkutscher sind, mit dem Unterschiede etwa, dafs dort ein festgesetzter Preis von fünf Sols auf die Stunde bestand, während bey uns der Preis von dem Uebereinkommen zwischen dem Lohnkutscher und denjenigen abhängt, die von seinen Wagen Gebrauch zu machen gedenken.

Die Anstalt, welche wir jetzt Fiaker nennen, entstand zu *Paris* im Jahre 1661.

Die Ersten, die es wagten, auf ihre Kosten mehrere Kutschen zu diesem Gebrauche für das Publikum herstellen zu lassen, waren der Herzog von *Roannez*, der Marquis von *Souches* und der Herr von *Crenant*, welche den König von *Frankreich* gegen Ende des Jahres 1661 in einer Bittschrift ersuchten,

diese Miethkutschen oder Lohnwagen öffentlich halten zu dürfen, und sie, auf den grofsen Plätzen der Stadt in gewisser Anzahl vertheilt, mit zwey Pferden bespannt, um jeden Augenblick abfahren zu können, aufstellen zu dürfen, worauf ihnen der König *Ludwig XIV.* die Erlaubnifs ertheilte, solche zu errichten. Es wurde die Taxe für eine jede Person auf fünf Sols für die Stunde festgesetzt, jedoch mit der Beschränkung, dafs keine Pagen, Handwerksleute, Soldaten und Bediente darin aufgenommen werden durften. Bald nachher hat auch die Stadt zugegeben, dafs die Kutscher dieser Gesellschaft in die städtische Livrey gekleidet, und das Stadtwappen auf ihren Kutschen geführt werden durfte.

Den 18. März 1662 haben diese Kutschen ihren Anfang genommen. An diesem Tage und noch einige Tage nachher, setzten Bediente und das gemeine Volk ihnen nicht nur mit grofsem Lärmen nach, sondern verfolgten sie sogar mit Steinen; aber es wurden sogleich Commifsarien in die verschiedenen Theile der Stadt geschickt, die, sobald sie sich Einiger dieser Ruhestörer bemächtigt hatten, sogleich die Ordnung wieder herstellten.

Ein jeder fand den Gebrauch dieser Kutschen so bequem, dafs nach dem Verlaufe von ungefähr zwey Jahren sich ihrer täglich die Auditoren, die Rentmeister, die Räthe von den verschiedenen Gerichtshöfen nach dem Pallaste und an andere Orte der Stadt zu fahren bedienten.

Der Preis erhöhte sich durch den grofsen Zuspruch um einen Sols. Selbst der Herzog von *Enghien* hat sich deren bey Gelegenheit bedient; ja der König, der gewöhnlich den Sommer in *St. Germain* zubrachte, liefs sich zu seinem Vergnügen in einer solchen Kutsche von dem alten Schlosse, wo er wohnte, zu der Mutter der Königin führen. Aber ohngeachtet des grofsen Ruhmes, den sich diese Wagen gleich vom Anfange erworben hatten, kam doch ihr Gebrauch drey oder vier Jahre nach ihrer Entstehung so in Abnahme, dafs beynahe Niemand mehr sich ihrer bedienen wollte; und dieser Unfall wurde dem Tode des berühmten Mathematicus *Pascal* zugeschrieben, der sich vorzüglich um ihre Erhaltung angenommen hatte.

Nach diesen Miethkutschen erfand der nämliche Marquis von *Crenant* einen sogenannten rollenden Stuhl, (*Chaise roulante*) der mit einem Pferde gezogen werden konnte, zwey Personen gemächlich aufnahm und dessen Bau so leicht und zugleich so dauerhaft war, dafs er sogar auch über Land gebraucht werden konnte.

Nach diesem haben die Herren *Francine*, *Manse* und *Passart* Andere erfunden; sie glichen sich aber so sehr, daſs man, um sie zu unterscheiden, immer den Namen des Erfinders beysetzen muſste.

Es ist eine bekannte Sache, daſs es leicht ist, den frühern Erfindungen Etwas beyzufügen, und so bekamen diese Fahrwerke am Ende wieder die Gestalt einer Kutsche.

Der Herr *Abbé Ménage* hat in seiner Etymologie eine Erwähnung von der Entstehung des Namens *Fiacre* gemacht, diese läſst aber eben so unbefriediget, als jene, die er von der Beschaffenheit der Carruken gibt.

Diese neuen Miethkutschen, welche man für einen Vor- und Nachmittag, auch öfters für einen ganzen Tag miethete, um sowohl in der Stadt herum, als auf das Land nach einigen Lusthäusern oder königl. Schlössern zu fahren, veranlaſsten in den gröſsern Städten einen neuen Nahrungszweig für viele Menschen.

Der erste Plan gelang, und war nicht allein denen, die sich zuerst damit abgaben, sondern auch der Regierung selbst einträglich. Bald verbesserten Mehrere diese Anstalt, und suchten für ihre neue Einrichtung Freyheitsbriefe, die sie auch gegen gewisse Abgaben erhielten. *Charles Villerois* bezahlte dem königl. Schatze für die ausschlieſsende Erlaubniſs, Miethkutschen innerhalb *Paris* zu halten, fünfzehn tausend Livres.

Diejenigen, welche Kutschen an bestimmten Orten der Strassen hielten, und, sobald als es verlangt wurde, von einem Orte der Stadt zum andern fuhren, behielten zuletzt allein den Namen Fiaker, der anfänglich allen Miethwagen ohne Unterschied gemein war.

Andere hielten in ihren Häusern Wagen, die sie auf halbe und ganze Tage, Wochen und Monate vermietheten. Diesen gab man den Namen *Carrosses de louage* oder *voitures de remise.*

Noch Andere wollten täglich, zu einer bestimmten Zeit, nach Art der Posten, von einem Viertel der Stadt zum andern fahren, und jedesmal, so viel oder wenig sich meldeten, dahin bringen.

Andere stellten Wagen mit ier Pferden auf, welche Jeden, der es verlangte, nach den Lustschlössern bringen sollten, wo der Hof seyn würde;

diese hieſsen: Wagen zum Gefolge des Hofes (*Voitures pour la suite de la cour*).

Oft stritten die Unternehmer über die Gränzen ihrer Freyheitsbriefe; bald wurden sie deſswegen in eine einzige Gesellschaft vereiniget, bald wieder getrennt. Die Polizey von *Paris* gab heilsame Verordnungen, wodurch die Sicherheit und die Reinlichkeit dieser Wagen bewirkt wurde. Sie gab den Wagen Zeichen und Numern, um sie zu erkennen, und ein strenges Verboth, unerwachsene und schlechte Leute zu Kutschern anzunehmen u. s. w.

Die vollständige Geschichte der Fiaker und alle darüber ertheilten Verordnungen findet man in: *Continuation du traité de la Police, à Paris* 1783. Manches steht auch in: *Histoire de la Ville de Paris par Sauval.* Tom. I. pag. 192.

(Man vergleiche Tab. XLVII. fig. 2. eine Landkutsche vom Jahre 1680.; fig. 1. einen Fiaker oder eine 5 Sols-Kutsche vom Jahre 1680.; fig. 4. einen Fiaker von eben dem Jahre als Trauerkutsche; Tab. CXXIII. fig. 3. einen gemeinen Leichenwagen.)

Leichenwagen, wie der Tab. CXXIII. fig. 3. abgebildete, begegnet man in *Paris* noch täglich.

Sie sind gewöhnlich von alten Kutschen zusammengestellt. Der gewölbte Himmel, die Umfassung des untern Kastentheiles und die Kutscherdecke sind fast durchgehends mit geringem schwarzen Tuche bezogen. Als Verzierung sind sie an allen Rändern mit schwarzen wollenen Fransen verbrämt, das sichtbare Holz der Räder und das Eisen der Gestelle ist schwarz lackirt, und die Pferdgeschirre, mit Strängen und Zäumen, werden mit demselben Tuche übernäht. Das Schnallenwerk ist durchaus schwarz lackirt, an der Rückwand des Kastens ist ein geflügeltes Stundenglas, von weiſsem Metalle, als einzige Zierde aufgerichtet, und die sich besser Dünkenden nennen dieses gefürchtete Fahrwerk in *Paris: Le corbillard du pauvre* oder den Leichenwagen des Armen.

Meistens halten die Fiaker und Lohnröſsler eigene Wagen zu diesem Gebrauche, und die dazu bestimmten Kutscher haben ihre, meistens schwarze, reinliche Trauerlivrey, die des Trinkgeldes wegen immer gut unterhalten ist.

Viel schicklicher scheint ein solches Fahrwerk, als die gewöhnlichen Todtenbahren, welche noch in vielen Gegenden von berauschten, schlecht gekleideten Trägern nach ihrer Ruhestätte mit unsicherem Schritte gebracht werden, daher es zu wünschen wäre, daſs dergleichen Leichenwagen in allen Städten eingeführt würden.

Heutigen Tages hat die Eitelkeit, bey Leichenzügen zu glänzen, ungemein abgenommen, die ehemals sehr vielen Familien verderblich war. Zu Anfange des achtzehnten Jahrhunderts und früher waren die Kosten der Leichenbegängnisse, und was dabey erforderlich war, fast unerschwinglich, voszüglich in *Norddeutschland*, wo noch die verderbliche Gewohnheit eingeführt war, daſs man, wenn alle Kosten überstanden zu seyn schienen, erst noch nach Verhältniſs der Verwandtschaft einen Schmaus geben muſste, wobey die Verwandten, den Verstorbenen für den Augenblick vergessend, öfters in die bittersten Streitigkeiten wegen der Erbschaft geriethen, und langwierige Zwiste deſswegen entstanden. Aber alle diese Miſsbräuche wurden ganz unter *Wilhelm* von *Preussen* abgeschafft. Man behing nicht mehr, weder die Aussenseite der Häuser, noch die Kutschen und Pferde, mit schwarzem Trauertuche, wie bisher üblich war, auch erhielt die gesammte Dienerschaft des Verstorbenen keine schwarzen Livereyen mehr. Zu jener Zeit, sagt der groſse *Friedrich* in seinen *Mémoires de Brandenbourg*, starb man um sehr billigen Preis (*à bon marché*).

Aehnliche Anstalten in *Paris*, *München* und *Berlin*, wie jene des Sauvage und seiner Nachfolger, haben wir im Cap. X. dieses Bandes beschrieben, wo von den Sänften die Rede war. Sie wollten, wenigstens in *Paris*, nie recht gedeihen. Ein anderes Unternehmen, welchem zu Folge auf den kleinen Plätzen der Stadt Reitpferde oder Klepper, meistens kleine Paſsgänger, aufgestellt wurden, in der Hoffnung, daſs diese, wohlfeiler als die Tragstühle und Fiaker, und den Reiter schneller fördernd, einen groſsen Zuspruch erhalten würden, miſslang vollkommen, und muſste wieder aufgegeben werden.

Glücklicher waren die Unternehmer bey Errichtung einer andern Anstalt. Es bildete sich nämlich zu Anfange dieses Jahrhunderts eine Gesellschaft, um den Bürgern zu *Paris* clarificirtes Wasser zu liefern, weil sie sich bisher des Wassers aus der *Seine* zum Kochen und zum Trinken mit allen Unreinigkeiten, die sich darin befanden, und die aus allen Straſsen der groſsen Stadt hier zusammen liefen, bedienen muſsten, wie z. B. die abgelassenen Brühen der Färber, die schwarzen Beitzen der Hutmacher, die Lohbrühen der Gerber und der Menge Fabriken, die sich daselbst befinden.

Es war also ein willkommenes Unternehmen dieser Gesellschaft, welche eine grofse Fabrik mit Kesseln und dazu gehörigen Maschinen am Eingange der Stadt *Paris* mit vielen Kosten errichtete, und mit Hülfe des Feuers das Seinewasser so klar machte, und wieder erkalten liefs, dafs man es für das reinste Quellwasser halten konnte. Da die Insel, wo ihre Fabrike angelegt ist, mitten in der *Seine* liegt, sehr vertheilhaft bey ihrem Einflufse in die Stadt noch keine von den erwähnten Unreinigkeiten empfing, so ist es zu glauben, dafs dieses geläuterte Wasser auch keinen von den Fehlern mit sich führt, die das gewöhnliche Flufswasser, welches schon durch die Stadt gelaufen ist, enthält.

Die Unternehmer konnten also auf eine zahlreiche Abnahme zählen, und da nicht jeder das Wasser in bleyernen Röhren in sein Haus leiten lassen kann, so haben diese Unternehmer eine beträchtliche Zahl Karren mit Wasserfäfsern und starken Pferden nebst den nöthigen Trägern aufgestellt, mittelst welchen sie den Bürgern das verlangte klare Wasser täglich in das Haus liefern.

Ein anderes Unternehmen, welches nicht minder willkommen war, besonders Fremden und ledigen Personen, die in Miethzimmern wohnen, sind die fahrenden Bäder, welche seit mehreren Jahren in *Paris* errichtet sind. Sie bestehen aus einem zweyräderigen Karren mit einem darauf befestigten Fafse, wie die gewöhnlichen Wasser- oder Giefsfäfser, und den dazu gehörigen messingenen Pippen oder Hähnen, sammt den nöthigen Schrauben, zum Aus- und Einlassen, dann zwey daran hängenden Wassereimern und einer geräumigen Badewanne, von lackirtem Leder, die umgestürzt auf dem Fafse liegt, worin das warme Wasser an die bestimmten Plätze geführt wird. Wer nun in seinem Zimmer ein Bad nehmen will, und sollte er im dritten Stockwerke wohnen, so wird ihm die Badwanne aufgestellt, das warme Wasser in den Eimern durch die mitgehenden Männer eingefüllt, und nach Verlauf von einer oder zwey Stunden wieder ausgeleert und hinab getragen. Da die Badwanne von lackirtem Leder ist und zusammengelegt werden kann, so kann man sie durch die engsten Stiegen ohne Hindernifs bringen. Der ganze Wagen und das Fafs sind mit beliebiger Oehlfarbe angestrichen, welche sie zugleich vor der Näfse schützt. Das daran gespannte, äufserst starke, knochige Pferd bleibt indessen ruhig vor der Thüre stehen, und erwartet seinen rückkehrenden Führer.

Schon im Jahre 1625 unternahm es ein alter Seeofficier, die ersten Lohnwagen in *London* einzurichten, welche man dort Hackney, wie in *Paris* Fiaker nannte. Er begann zuerst mit vier solchen Wagen, welche ihren

Standplatz an dem *Maxpfahl* am Strande für gewöhnlich nahmen, da, wo nun die neue Kirche steht. Die Kutscher waren in sehr artige Livrey gekleidet, und hinterliefsen in dieser Rücksicht ihren Nachfolgern ein Beyspiel, welchem fleifsiger nachzuahmen, sie sehr wohl thun würden.

Im Jahre 1635 hatte die Zahl der Hackneykutschen schon so zugenommen, dafs der Hof befürchtete, sie könnten später schädlich, wo nicht gefährlich werden, daher in diesem Jahre noch eine Verordnung des Königs in der Sternkammer mit folgenden Worten erschien:

„Seine Majestät haben wahrgenommen, dafs die Hackneykutschen in „*London* so stark zugenommen und zur gröfsten Störung des Königs, „der Königin und des Adels heranwächst, wodurch die Strafsen und Ge-„meinwege dieser Stadt versperrt, und gefährlich gemacht, und die Preise „des Heues und des Futters aller Art ungemein vertheuert werden, und „haben für gut erachtet, mit Beystimmung des geheimen Rathes, sei-„nen königlichen Willen in Betracht dieses Mifsbrauches bekannt zu „machen.“

„Seine Majestät befehlen daher, Niemand mehr soll sich eines sol-„chen Wagens bedienen, es seye denn, um eine Reise zu machen, we-„nigstens drey Meilen ausser der Stadt, auch soll sonst Niemand dar-„in fahren, es seye denn, der Eigenthümer halte aus eigenem Ver-„mögen vier hinlänglich taugliche Pferde, oder Geldings, die für den „Dienst des Königs tüchtig gefunden werden, wenn je der Fall, solche „zu fordern, einträfe.“

Zwey Jahre nachher hatte König *Carl* schon so sehr seine Ansichten verändert, dafs er dem Marquis von *Hammilton*, seinem Oberststallmeister, eine Specialcommission gestattete, fünfzig Hackneykutscher, sowohl in und um *London*, als in *Westmünster* anzustellen, mit dem Rechte, zwölf Stücke tauglicher Pferde (aber nicht mehr), für die Betreibung ihres Gewerbes zu halten.

Es scheint daher, dafs die Zahl der Hackneykutschen, nach den bewilligten Pferden zu schliefsen, sich auf ungefähr 600 belaufen habe.

So schnell auch die erwähnten Wagen, Cochen oder Hackney, in Aufnahme kamen, so dauerte es doch, (was wir hier im Vorbeygehen bemerken wollen), mit den Carrossen und Staatskutschen länger, als in anderen Ländern, bis sie gänzlich eingeführt wurden, und damals bediente man

sich in *England* an den reichsten Staatscarrossen weder der in *Deutschland*, *Frankreich* und *Italien* üblichen Krebsfedern, noch der grofsen geschliffenen Gläser, sonst wären gewifs die Staatskutschen, womit der aufserordentliche Botschafter *Jacob II.*, Lord *Castelmaine*, bey dem Pabste *Innozenz XI.* die feyerliche Auffahrt gehalten hat, damit geschmückt gewesen.

Die frühesten Kutschen oder vielmehr Carrossen, sind erst unter der Regierung der Königin *Elisabeth* im Jahre 1560 in *England* bekannt worden, als ein Herr *von Fitzallen*, *Graf von Arundel*, Ober-Haushofmeister der Königin, (welche Stelle er aber aus Verdrufs aufgab, als er sah, dafs der Graf *von Leicester* ihn aus der Gunst der Königin verdrängt hatte) sich als der Erste darin zeigte.

Elisabeth war eine der Ersten, die dem Beyspiele ihrer Bewunderer folgte, und wir finden, dafs nicht lange darauf verschiedene Grofse und auch angesehene Frauen sich Kutschen verfertigen liefsen, womit sie hin und wieder im Lande herumfuhren, zur gröfsten Bewunderung Aller, die sie sahen. Diese Wagen fanden bey den Adelichen und anderen reichen Herrschaften allgemeinen Beyfall, und innerhalb 20 Jahren ward hier die Kutschenfabrication eines der gröfsten Gewerbe.

Da endlich die eigentlichen, in Riemen schwebenden Kutschen erfunden waren, deren obere Theile ringsum grofse und starke geschliffene Gläser umgaben, so sah man den Herzog *von Buckingham* im Jahre 1619 zuerst in *London* mit einem solchen Wagen mit sechs Pferden bespannt, umherfahren. Um diese neue Pracht lächerlich zu machen, liefs der Graf von *Northumberland* acht Pferde vor seinen Wagen spannen.

Im Jahre 1700 war die Anzahl der Fiaker oder Hackneys in *London* schon auf ungefähr 700 geschätzt. Sie hielten aber nicht auf den Strafsen, sondern bey den vornehmsten Gasthöfen.

Wiewohl es eine Menge Anstalten in *London* gab, wo man sich mit allen Gattungen Miethwagen, Chaisen, Sänften, Tragsesseln oder Chaises roulantes versehen konnte; so gab es doch damals noch keine Eilwagen, mit welchem man Tag und Nacht über Land reisen konnte. Erst im Jahre 1734 erhielt *John Tull*, Artillerieofficier, das königl. Privilegium, Eilwagen zu Reisen aufzurichten. Der Plan gelang herrlich, aber der Urheber büfste sein Vermögen ein, und starb im Schuldenthurme im Jahre 1761.

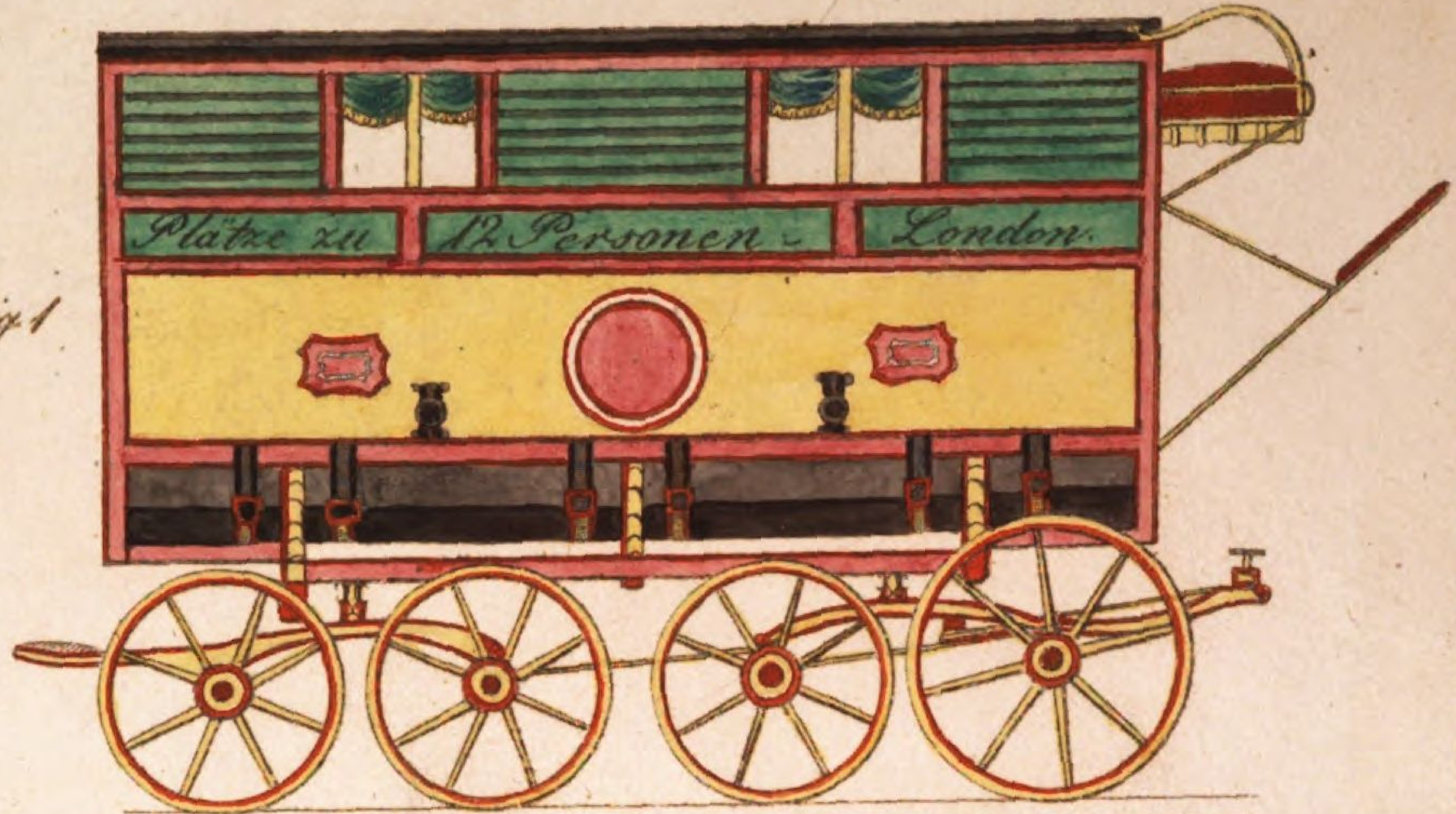
Hintertheil Eintritt



fig. 2

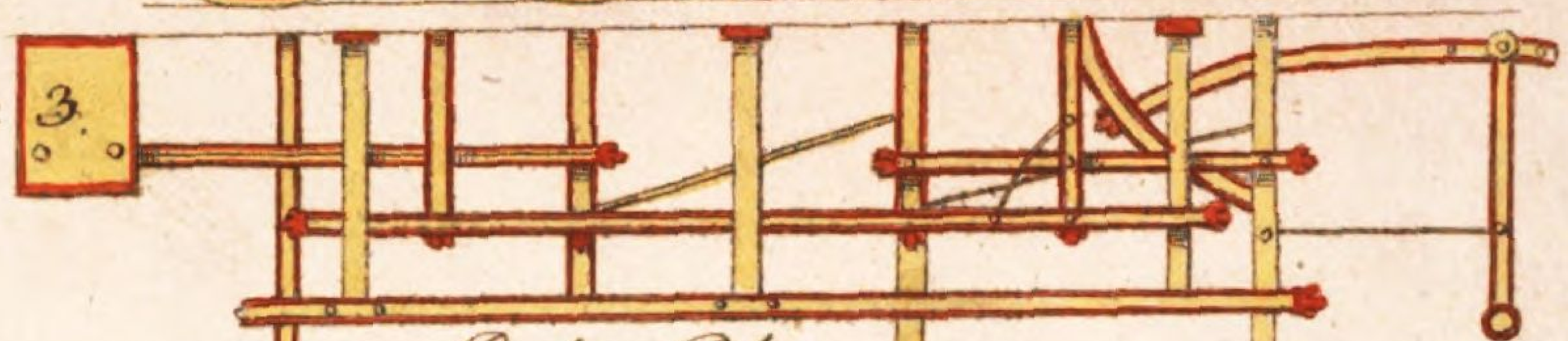
Aº 1783. Englischer Schnellwagen mit 8 Rädern.

fig. 1



3. 14

fig. 3



Boden-Plan.

fig. 4

Russischer Armeé Courier. 1810.



Aº 1815. Postberline zu 9 Plätzen mit 3 Pferd.

fig. 5

4. 2



rot. del. C. Schleich Sculp.

Seit dem Jahre 1783 sind in *England* Landkutschen unter dem Namen Stage-Coaches erbaut worden, und noch jetzt werden sie häufig gebraucht. Sie finden auch überall Beyfall, und täglich gehen zu einer bestimmten Stunde dergleichen Fuhrwerke in die benachbarten Städte von *London* ab. Tab. II. fig. 1., 2. und 3. gibt die Abbildung und den Grundriſs, wie sie der Verfasser zur Zeit aus *England* mitgebracht hat. Man machte diese Stage-Coaches gewöhnlich mit acht Rädern. Seit einigen Jahren sieht man auch mehrere von dieser Art mit zwölf Rädern, und diejenigen, welche schlechte Wege zu passiren haben, nehmen um vier bis sechs Zoll gröſsere Räder. Eine solche Stage-Coache faſst gewöhnlich sechszehn bis zwanzig Menschen, welche auf Bänken, sich gegenüber, um einen langen Tisch sitzen. Es gibt deren auch, welche vierundzwanzig bis achtundzwanzig Personen fassen, wovon aber vier oder sechs oben auf dem Dache oder Himmel des Wagens sitzen müssen. Die oben sitzenden Personen zahlen gewöhnlich nur die Hälfte. Man reiset mit solchen Fahrwerken sechsundsiebenzig englische Meilen in vierundzwanzig Stunden. Auf einigen derselben sind auch bereits kleine Schenken angebracht, wo die Reisegesellschaft mit Essen und Trinken versorgt wird.

Das Reisen auf dergleichen Stage-Coaches ist, wie die meisten Deutschen sagten, die darauf gereist sind, äuſserst angenehm und unterhaltend, besonders wenn man einen Bekannten mit im Wagen hat

Den gedachten, kunstreichen Bau der Wagen, welche man bey diesen schnellen und bequemen Reisen jetzt in England gebraucht, werden wir an seinem Orte beschreiben.

Berlin erhielt nach seiner Vergröſserung im Jahre 1734 eine neue Polizey, ungefähr auf dem nämlichen Fuſse, wie jene in *Paris*. In allen Theilen der Stadt wurden Polizeycommissaire angestellt, auch wurde der Gebrauch der Fiaker zur nämlichen Zeit eingeführt. Obgleich es damals noch lauter alte, zusammen geflickte Wagen waren, mit elenden Rossen bespannt, so kann man doch heutigen Tages wohl behaupten, daſs nichts daran gesparet wird, damit sie jenen der Privaten gleichen.

Die Bequemlichkeit, welche diese neue Anstalt den Einwohnern der gröſseren Städte und der Vortheil, den sie den Unternehmern darbot, hatte zur Folge, daſs dieselbe sich schnell in alle Hauptstädte von *Europa* verbreitete und sich mehr vervollkommnete. So finden wir bald Fiaker in *Wien*, *Warschau* (1778), *Koppenhagen* und an vielen Orten. Auch fehlte es hie und da nicht an einigen Son-

derbarkeiten. So mufsten, nach einer Verordnung vom 13. April 1775, in *Petersburg* die Lohnwagen und Fiaker gelb angestrichen, und in *Amsterdam* mufsten sie, auch im Sommer, auf Schlitten oder Schleifen gestellt werden. (Tab. XLII. fig. 3.)

Die Wagen auf Rädern wurden im Jahre 1663 dort gänzlich verboten. diese Wagen sind durchgängig sehr leicht, und das Geleise sehr schmal; meistens sind sie nur von einem Pferde gezogen, und stehen, wie erwähnt, auf einem Schlitten, oder einer Schleife, hauptsächlich aber alle Fiaker und Miethkutschen, wovon der Preis etwas theurer ist, als in *Paris*. Die reichen Bürger hielten früher (um diefs bey Gelegenheit hier anzumerken) ihre eigenen Kutschen auf vier Rädern, deren Gestelle aufserordentlich nahe zusammengebaut waren. Das Geleise war auch hier, wie an allen andern Wagen, ungemein enge, denn die Landstrassen aufserhalb der Stadt, längst den Kanälen hin, sind sehr schmal, und es gibt wohl kein Land, wo man mit dem Boden so sparsam umgeht, wie in *Holland*.

Es mufs hier noch erinnert werden, dafs der nebenhergehende Fuhrmann eine mit altem Fett (Schmeer) gefüllte lederne Wulst in der Hand trägt, worüber er die Schleife zuweilen abglitschen läfst, um die Kufen bey trokenem Wetter glatt zu erhalten. Besonders auffallend sind die kleinen, niedlichen Kutschen und Chaischen, worin Kinder unter zehn Jahren fahren. Diese zierlichen Wägelchen werden gewöhnlich durch abgerichtete Hunde oder Böcke gezogen; das Kind hält unter der Leitung eines Bedienten die Zügel. Ein Pferd, wenn es auch noch so klein wäre, gäbe die nämliche Sicherheit nicht. Uebrigens sieht man in diesem Lande nichts als kolossale Pferde, hier Hartrabers genannt, die zum anhaltenden Laufen wenig tauglich sind. Auch werden die Hunde in allen französischen und niederländischen Seehäfen gebraucht, die Fische und Lasten auf den Markt zu ziehen.

Pater *Labat* bemerkt in seinen Reisen durch *Spanien, Italien* etc., wiewohl zu der Zeit, als er sich in *Bologna* befand, es noch keine Lohnwagen dort gab, (nämlich im Jahre 1730, da solche schon im Jahre 1650 in *Frankreich* eingeführt waren,) so war man defswegen doch nicht gezwungen, immer zu Fufse zu gehen. Wenn man sich nur ein wenig in der Stadt bekannt zu machen wufste, oder einige Freunde in einem Kloster hatte, so mangelte es Einem nicht an Kutschen.

Die vornehmen Herrschaften, deren es viele hier gibt, und die sich Kutschen und Pferde halten, erlauben ihren Kutschern, sich wöchentlich ein- oder zweymal derselben zu bedienen. Diefs schadet weder den Bedienten, noch dem Beutel derjenigen, die sich derselben bedienen, indem es nur wenige Kreuzer kostet, um von 1 Uhr Nachmittags bis Abends 7 Uhr eine Carrosse zu miethen. Wahr ist es, dafs sie nicht aus der Stadt, noch schnell fahren dürfen; aber es wäre auch nicht recht, wenn ein Kutscher die Pferde für Fremde schneller laufen machte, als für den eigenen Herrn.

Auch in *Neapel* und *Sicilien* gibt es eine Menge Kutschen. Doch darf in Letzteren Niemand mit sechs Pferden fahren, als der Vicekönig; die meisten übrigen Adelichen, nur die Hofchargen ausgenommen, dürfen, laut einem eigenen Gesetze, nur mit zwey Pferden fahren. Eine aufserordentliche Menge aber von Kaleschen zu einem und zwey Pferden gibt es in *Neapel*, und zwar von allen möglichen Formen.

Die meisten von diesen Wagen sind nur einsitzig, und werden mit einem Pferde bespannt. Sie bestehen aus einem sehr unbequemen Dreyecke, das auf einem schmalen Brete ruht, nur zwey Räder hat, und den Namen Kalesche führt. Uebrigens sind sie, wie die deutschen Würstel oder die rufsischen Troschken, ganz unbedeckt, aber das Gestelle ist gewöhnlich stark vergoldet und ziemlich schlecht bemahlt. (Tab. CVI. fig. 3.)

Mit einer solchen Kalesche kann man an einem Morgen ganz leicht achtzehn bis zwanzig italienische Meilen machen, und man fährt damit sowohl in der Stadt als auf dem Lande herum. Der Fuhrmann *(Kalescher)* steht hinten auf, und lenkt von dort, über dem Kopfe derjenigen Person, welche im Wagen sitzt, die Pferde.

Will eine Person, welche im Wagen sitzt, selbst das Vergnügen haben, zu fahren, so ist der Fuhrmann nicht weiter für Unfälle verantwortlich, und wenn der Wagen zerstossen, zerbrochen, oder an der Mahlerey etwas verdorben wird, (welches, weil es sehr schnell geht und die Pferde eine eigene Führung erfordern, nicht selten der Fall ist) so macht der Kutscher gewöhnlich eine starke Zeche für Reperationskosten, und diese mufs Derjenige zahlen, der die Kalesche gemiethet hat, er mag sich stellen, wie er will.

Läfst man aber den Fuhrmann selbst fahren, und seine Peitsche gebrauchen, so darf man sich nicht über Unfälle beunruhigen, und wirklich ereignen

sich auch keine, da diese Leute so geübt sind, dafs sie allenthalben, ohne die mindeste Gefahr, durchkommen.

Die Zügel zum Leiten der Pferde sind an einem Kappenzaume ohne Gebifs befestigt. Je mehr man sie anzieht, desto schneller läuft das Pferd; läfst man die Zügel fahren, so stehen die Pferde stille. Uebrigens rufen dergleichen Fuhrleute auch, um das Pferd schneller oder langsamer gehen zu machen.

Die meisten Leute, selbst auch aus den höhern Ständen, ziehen eine solche Kalesche einem vierräderigen Wagen, sogar in der Stadt, vor, um damit Visiten zu machen.

Man gibt, wenn man diese Kaleschen aufserhalb der Stadt gebraucht, täglich dritthalb, höchstens drey neapolitanische Silberdukaten für Kalesche, Pferd und Alles überhaupt, da dann der Fuhrmann sich selbst verkösten mufs.

In der Stadt bezahlt man für den Tag nur sieben Livers, und kann ein solches Fuhrwerk auch nach Belieben auf einen halben Tag miethen.

Als die Franzosen nach *Neapel* kamen, fürchteten die Eigenthümer von Equipagen, dafs diese in Requisition gesetzt werden möchten. Sie sannen daher auf ein Mittel, dieser zu entgehen, und diefs bestand darin, dafs sehr viele vornehme Leute ihre Kutschen und Pferde als Fiaker auf die öffentlichen Plätze, z. B. *Largo di Castello*, *Chiaya* u. s. w., wo die Fiaker gewöhnlich zu halten pflegen, stellten. Bald aber kamen hier so viele Wagen zusammen, dafs für keinen mehr Etwas zu thun war, und diefs defswegen, weil fast Niemand mehr in den damaligen, gefährlichen Tagen ausfahren wollte. Nun gerieth einer von den Fiakern, die ihren Verdienst verloren hatten, auf den Einfall, in seinen Wagen ein Mädchen zu setzen. Dieser Einfall fand bey den Neapolitanern, vorzüglich aber bey ihren Gästen, so vielen Beyfall, dafs man selten einen Fiaker verleihen konnte, ohne dafs darin, als Gesellschafterin, eine Piccolina safs.

La Carrozza con la Piccolina! schrien jetzt die Lohnkutscher die vorübergehenden Fremden an, und diese machten gewöhnlich den Wagen auf, besahen sich den Inhalt, und setzten sich hinein, wenn sie damit zufrieden waren. Der Preis von einem solchen Fiaker, worin eine Piccolina safs, war gewöhnlich ein spanischer Thaler, auch mehr. Diese Art mit Fiakern in Ge-

sellschaft einer Piccolina spazieren zu fahren, ist gewifs neu, und gehört mit zu den Erscheinungen unserer Zeit. Bisher ist dieses aber weder in *London*, noch in *Paris*, noch sonst, unsers Wissens, nachgeahmt, und auch in *Neapel* in der Folge von der Regierung als unsittlich wieder abgestellt worden.

In den übrigen Städten *Italiens* waren die Anstalten, von welchen hier die Rede ist, und die Wagen, deren man sich dabey bediente, ungefähr dieselben, die wir bereits kennen; die Verschiedenheiten, welche etwa dabey hie und da vorkommen, sind so unbedeutend, dafs sie eine besondere Erwähnung nicht verdienen. Nur in *Genua* treffen wir eine Art von Fahrwerk, welches so sehr von den übrigen abweicht, dafs wir es für eine Pflicht halten, unsere Leser damit bekannt zu machen. Es sind nämlich die Strafsen von *Genua* so sehr enge, dafs es unmöglich ist, sich der Kutschen und anderer gewöhnlicher Wagen zu bedienen. Man gebraucht also daselbst Tragbahren, Sänften und vorzüglich Wägelchen mit drey Rädern, Triroten, die von Bedienten gezogen oder geschoben werden, (Tab. XLII. fig. 2. 5. und 6.) wie man sich ihrer noch vor einem Jahrhunderte auch an den Höfen in *Deutschland*, *Italien* und *Frankreich* bediente. Man hat da auch Triroten, die von einem leichten Pferde oder einem Hunde gezogen, auch solche, die durch mechanische Kraft fortbewegt werden, von welch Letzteren im IV. Bande dieses Werkes ausführlich die Rede seyn wird.

Diese zweyräderigen Wägelchen sind nicht ohne Vorzüge, und haben auch anderwärts ihre Vertheidiger gefunden. In England z. B. haben dieselben vor einigen Jahren sehr überhand genommen; besonders bedienten sich ihrer alte Landedelleute, wenn sie mit einem Pferde nach der Stadt oder der Umgegend reisen wollten, indem sie behaupteten, sie seyen sicherer zu leiten in allen Quer- und Feldwegen; auch seyen sie nützlicher, bequemer und weniger gebrechlich, als die vierräderigen, und gäben weniger Stöfse als die Letzteren, auch böten sie mehr Sicherheit im Umdrehen, indem das Vorderrad blofs seine Richtung, aber nie seinen Standpunkt verändere.

Die Form des Kastens kann nach dem Geschmacke des Eigenthümers verfertigt werden; denn da das Gestelle ganz unabhängig vom Kasten ist, so mag man solchen auf Stahlfedern, oder auf lange Riemen hängen.

Der Kutschenfabrikant, der sich besonders mit der Verfertigung dieser dreyräderigen Wägelchen abgab, wohnte in der *Bow Street, Long Acre London. Nro.* 25. Er hat mehrmals zum Lobe dieses kleinen Fahrwerkes in

öffentlichen Blättern seine Meinung mitgetheilt, und hauptsächlich die Einwendungen zu widerlegen gesucht, daſs das einzelne Vorderrad gebrechlicher wäre in rauhen Wegen, als ein gewöhnliches, zweyräderiges Vordergestell. Er empfiehlt für solche Fahrwerke mit einem Pferde sich besonders einer beweglichen Gabel, oder Lander zu bedienen, damit, wenn das Pferd stolpert, oder fällt, man nicht zu befürchten habe, daſs die Gabel zerbreche.

Man liest in der *Nürnberger* Chronik, daſs der Wein im Jahre 1540 so auſserordentlich wohl gerathen hatte, daſs auf dem *Weinmarkte* (*Weinstadel*) immer drey Reihen mit Karren und Wagen mit neuem Weine standen, wovon der Preis die Ohm auf drey Batzen gesetzt war. Die armen Leute lieſsen sich diese Wohlfeilheit baſs zu Gute kommen, aber es blieben auch Viele auf der Strasse liegen, die ihre Wohnung nicht mehr finden konnten.

Daher verordnete der Stadtrath, daſs an dem *Fünferhause* ein Kärrlein in Bereitschaft stehen sollte, worin man die Betrunkenen, die auf der Gaſse liegen blieben, nach Hause führen konnte.

Dieses wohlthätige Fahrwerk ist eine Trirota und auf Tab. XXXVII. B. fig. 2. abgebildet.

Ein ganz ähnliches Kärrlein sieht man auch in *Baden* bey *Rastadt* in der Capelle zum *heiligen Geist* auf dem Chorstuhle sehr fein vom Bildhauer ausgeschnitten, worin eine Bauersfrau ihren betrunkenen Mann in einem solchen dreyräderigen Karren nach Hause führet.

Eine Anwendung des Principes, nach welchem alle diese Triroten gebaut sind, ins Gröſsere, mit mancher Verbesserung, findet der Leser auf Tab. XLI. C., wo eine Trirote oder Tricycle neuerer Art für zwölf Personen in fig. 1. und 2. vorgestellet ist.

Tab. XL. fig. 4. ein russischer Lohnwagen.
Tab. XL. fig. 5. und 6. ein Hackneys in *London*.
Tab. XL. fig. 7. ein *Hambu ger* einspänniger Fiaker.
Tab. XL. fig. 8. ein Fiaker in *Wien*
Tab, XL. fig. 9. ein Fiaker in *Bern*.
Tab. XL. fig. 10. ein *Pariser* Fiaker.
Tab. IL. fig. 1. 2. 3. *Stage Coache* in *London* vom Jahre 1783.

Omnibus. Königl. französische Landkutsche für Lei



n.º 1.

Ginzrot del.

A. Edler sc.

C. Ginzrot del.

Tab. XLI.B.

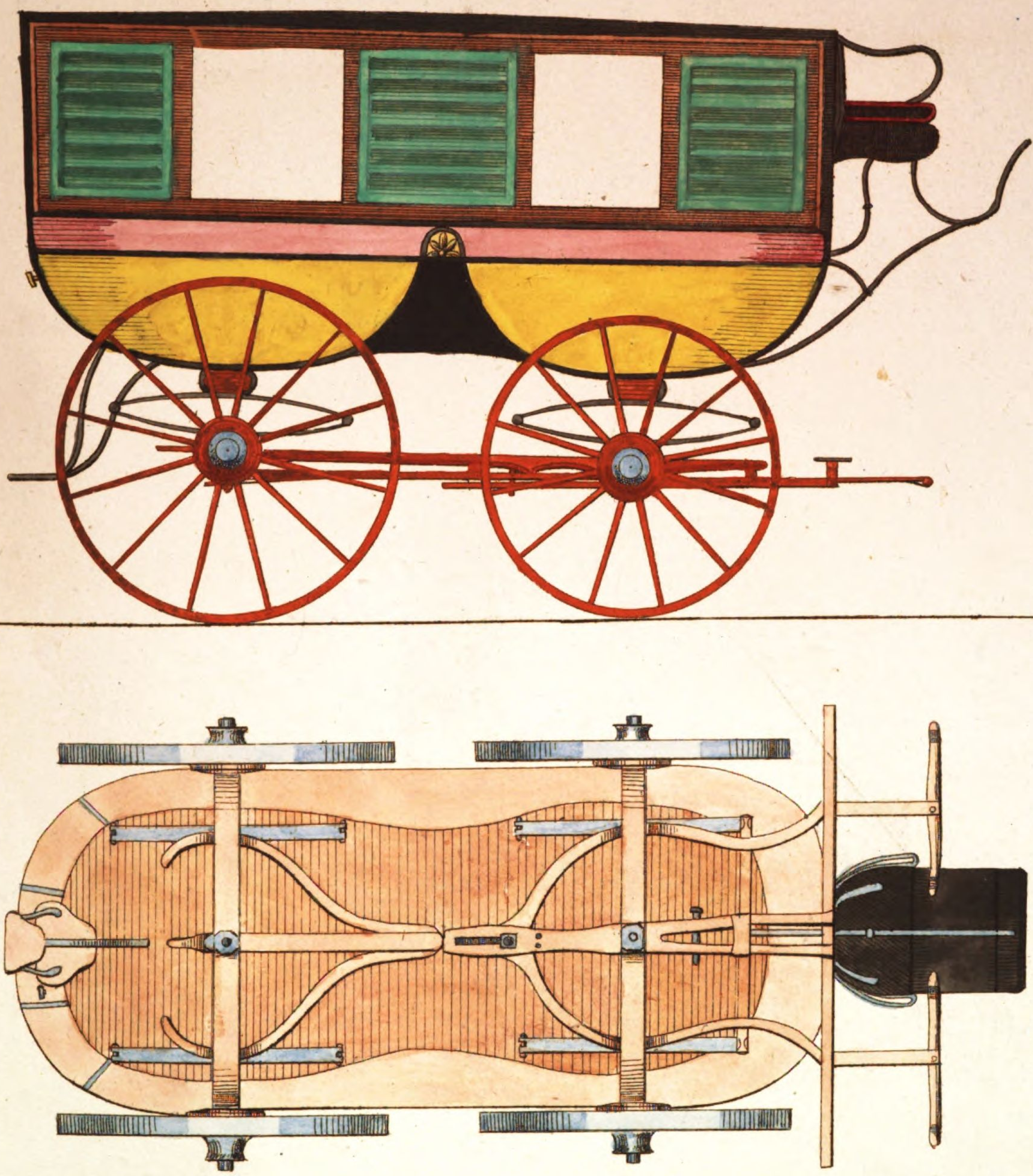


C. Ginzrot del.

A. Eidler sc.

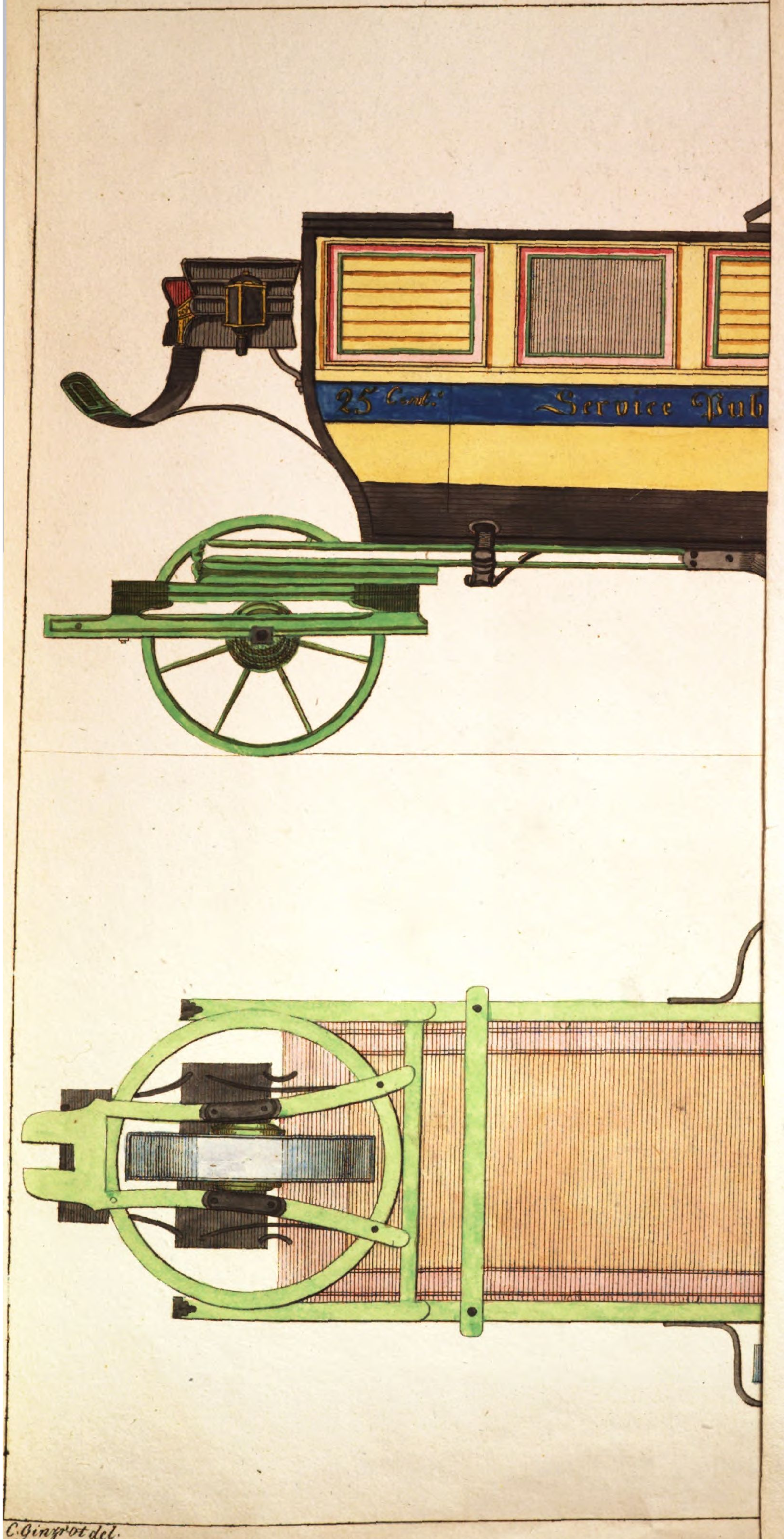
C. Ginzrot del.

Tab. XLI. A.



C. Ginzrot del. A. Edler sc.

C. Ginzrot del.



C. Ginzrot del.

Tab. XLII. fig. 3. ein *Amsterdamer* Fiaker.
Tab. CVI. eine neapolitanische Sediola.

Während unsere alten Mieth- und Landkutschen einerseits zur grofsen Bequemlichkeit der Einwohner der gröfsern Städte sich als Fiaker gestalteten und ausbildeten, entwickelte sich aus demselben Stamme noch ein anderer Zweig, von unberechenbar wohlthätigem Einflufse auf den Verkehr der Völker — die Posten.

Es ist nicht unsere Aufgabe, die Geschichte dieser wichtigen Anstalt zu schreiben. Wir übergehen daher hier mit Stillschweigen die Errichtung der Posten unter *Carl* dem Grofsen, um so mehr, als die Geschichtschreiber über die Einrichtung und Ausdehnung derselben nicht einig sind. Wir werden in dieser Beziehung nur einige der merkwürdigsten Vorgänge, und unter diesen vorzüglich diejenigen anführen, welche mit dem Zwecke dieses Werkes in unmittelbarem Zusammenhange stehen.

Da die bisher bestehenden königlichen Boten nicht förderlich genug waren, um aus allen Theilen des Reiches schnell und ohne Verzug wichtige Nachrichten und Mittheilungen zur Kenntifs des Königs zu bringen; so wurden in *Frankreich* von *Ludwig XI.* im Jahre 1464 in allen Städten, Märkten und Ortschaften, vorzüglich an den Hauptsrafsen, durch ganz *Frankreich* von vier zu vier (französischen) Meilen ansäfsige und vereidete Personen angestellt, um vier oder fünf leichte Pferde mit gutem Sattel und Zeuge zu halten, die im Stande waren, ihre Station *(leur traite)* im Galoppe zurück zu legen. Diese Personen erhielten den Namen *Maitre des Coureures*, und mufsten immer bereit seyn, jedem Courier mit königl. Depechen ohne Verzug ein Pferd zu geben, und, wenn es gefordert wurde, denselben in Person zu begleiten. Allen diesen *Maitre des Coureurs* im ganzen Königreiche wurde ein *Grand Maître des Coureurs de France* vorgesetzt. Ohne dem ausdrücklichen Auftrage dieses Letzteren durfte kein Maître bey Lebensstrafe an irgend Jemand ein Pferd verleihen, da die Bequemlichkeit dieser Anstalt einzig dem Dienste des Königs bestimmt sey, in Betracht der Nachtheile, die sich ergeben müfsten, wenn der Gebrauch dieser Pferde Jedermann ohne Unterschied gestattet wäre.

Man findet eine Verordnung von *Carl VIII.* vom Jahre 1495, worin den Courieren bey Strafe des Stranges verboten wurde, Briefe gegen die heiligen Decrete von *Basel* oder die pragmatische Sanction zu überbringen. Diese Verordnung dient zum Beweise, dafs es zu dieser Zeit bereits Couriere in *Frank-*

reich gab, die Briefe vom Auslande überbrachten, dafs sohin die Anstalt *Ludwig XI.* wirklich zu Stande gekommen ist und sich erhalten hat.

Ein Brief des Parlamentshofes an *Franz I.* liefert dazu einen neuen Beweis. Der König hatte von *Fontainebleau* aus in einer wichtigen Angelegenheit an denselben geschrieben, und dieser ernannte sogleich eine Commission, um die königliche Zuschrift zu beantworten. Die Antwort ist von *Paris*, den 9. Juny 1526 datirt, und nachdem sie in der Versammlung vorgelesen worden, beschlofs das Parlement, das Antwortschreiben noch am nämlichen Tage durch die Post an den König abzusenden.

Unter *Ludwig XII.*, *Franz I.*, *Heinrich II.* und *Franz II.* wurde nichts an dieser Anstalt verändert, so dafs dieselbe unter den genannten vier Königen in demselben Zustande blieb.

Nach den langen und blutigen Kriegen, welche der Thronbesteigung *Heinrich IV.* vorhergingen, war die erste Sorge dieses thätigen und weisen Fürsten, in alle Zweige des Staatshaushaltes Ordnung und neues Leben zurückzuführen. So unterzog er auch die Anstalten, von denen hier die Rede ist, einer reiferen Prüfung, und machte Anordnungen, die eben so zeitgemäfs, als durchgreifend waren.

Nachdem man sich vorläufig über die Anzahl der Miethpferde (*chevaux de louage*) in der Stadt und den Vorstädten von *Paris*, von den Namen und dem Wohnorte ihrer Eigenthümer und von den unmäfsigen Preisen, welchen diese bisher ohne Ordnung und Regel von dem Publikum gefordert, unterrichtet hatte, wurden zur Bequemlichkeit der Einwohner im Jahre 1597 in der Stadt sechszehn Relais, eines in jedem der sechszehn Quartiere, vertheilt, und eine verhältnifsmäfsige Anzahl in den Vorstädten. Diese Relais wurden bestimmten Personen auf drey oder auf sechs Jahre gegen eine jährliche Abgabe nach der Anzahl der Pferde in Pacht gegeben. Zugleich wurde durch öffentlichen Ausruf unter Trompeten-Schall, durch Proclamationen u. s. w. in herkömmlicher Weise das Verbot gegen Jedermann, wer es auch sey, mit Ausnahme der bezeichneten Pächter, bekannt gemacht, Relais von Miethpferden zu halten. Der Preis wurde auf zwanzig Sols auf den Tag für jedes Pferd gesetzt, die Auslagen nicht eingerechnet, und bey zehn Thaler Strafe verboten, den Reisenden mehr, als diese 20 Sols für den Hin- und Rückweg des Pferdes, abzunehmen. Es war den Unternehmern auch gestattet, Pferde für die Arbeiten des Landbaues, für Transporte zu Wasser und zu Lande unter denselben

Bedingungen zu halten, zu vermiethen, damit die durch die bürgerlichen Kriege im Königreiche sehr herabgekommenen Einwohner in ihren Geschäften unterstützt, und nicht genöthigt würden, selbst Pferde anzuschaffen und die Kosten für die Unterhaltung derselben aufzuwenden. Nur durften die Miethpferde nicht als Postpferde gebraucht werden.

Um möglichen Betrügereyen und Mifsbräuchen in dieser neuen Anstalt zu begegnen, wurde angeordnet, dafs sämmtliche Relaispferde als dem Könige gehörig betrachtet, und daher auf dem rechten Hinterschenkel mit einem glühenden Eisen gezeichnet werden sollten, welches ein *H* mit einer Lilie darüber darstellte; auf den linken Hinterschenkel hingegen mufste der Anfangsbuchstabe des Ortes eingebrannt werden, wo sich das treffende Bureau befand.

Noch im nämlichen Jahre 1597, und nur zwey Monate nach der ersten Einrichtung, wurde diese Anstalt nach der Richtung der Hauptstrafsen, der Communicationswege und der Flüfse über das ganze Königreich verbreitet Als eine Tagreise wurde eine Entfernung von wenigstens zwölf (französischen) Meilen und an anderen Orten von vierzehn bis fünfzehn Meilen festgesetzt. Die Unternehmer mufsten eine bestimmte Anzahl zu Allem brauchbarer Pferde halten, damit aber diese Pferde ihrer Bestimmung nicht entzogen, und der vorgesetzte Zweck, die Einwohner in ihren Arbeiten, Geschäften, Reisen u. s. w. zu unterstützen, ungestört erreicht werde, wurde Jedermann, Kriegsleuten und Anderen, unter Lebenstrafe verboten, gegen den Willen der Relaismeister, unter was immer für einem Vorwande, Pferde wegzunehmen.

Zugleich aber wurde in dem königlichen Edikte darüber ausdrücklich bestimmt, dafs diese Anstalten auf keine Weise die Rechte, Privilegien und Freyheiten der Post, welche im Reiche schon seit langen Zeiten bestehe, beeinträchtigen sollte, eben so wenig den Gang der Cochen *(Messageries)*, der ebenfalls seit Langem zur Bequemlichkeit und zum öffentlichen Gebrauche angeordnet sey. Es wurde daher den Relaismeistern verboten, ihre Pferde an Postcouriere zu vermiethen, und allen Reisenden, die Miethpferde in Galopp laufen zu lassen, bey einer Strafe von zehn Thalern.

Alle diese Vorsichtsmafsregeln erzeigten sich aber bald als ungenügend. Es wurden daher im Jahre 1602 die Relais mit der Post vereiniget, und beyde früher getrennten Anstalten einem General-Controlleur der Posten unterworfen. Es wurde erlaubt, dafs Reisende, die sich den Beschwerden des

Gebrauches der Postpferde nicht unterziehen wollten, sich, gegen Erlag des halben Postgeldes, der Relais - Miethpferde bedienten, doch durften sie mit diesen nur im Schritt und Trabe reiten.

Diese Anordnungen wurden von den nachfolgenden Königen aufrecht ererhalten, mit Ausnahme einiger minder erheblichen Aenderungen in Namen und andern Nebendingen.

Bis zum Jahre 1627 hatten sich die Privaten das Recht angemafst, selbst das Postporto zu bestimmen, und schickten mit ihren Briefen und Packeten so viel Geld mit, als ihnen eben gefiel, ohne in Betracht zu ziehen, welche Kosten dem General der Posten die Erhaltung einer Anstalt verursachen mufste, die für den öffentlichen Dienst bestimmt war. Da aber diese Ungerechtigkeit mit jedem Tage lästiger zu werden anfing; so wollten die Postofficiere sich nicht länger die willkührliche Taxe der Privaten gefallen lassen, und setzten eine andere, gerechtere an ihre Stelle. Diese Neuerung veranlafste einige Klagen, so dafs der General der Posten für gerathen hielt, ein allgemeines Reglement der Posttaxen festzusetzen, welches die Postoffiiere unter keinem Vorwande überschreiten durften.

Im Jahre 1632 wurde dem Könige *Ludwig XIII.* zur Kenntnifs gebracht, dafs Kaufleute und andere Personen gegen das Reglement und gegen die Absicht des Königs, welcher die Posten nur für die Depechen der Regierung und die Privatcorrespondenz bestimmt hatte, mit den Postcourieren eine grofse Menge von Packeten mit Silber, Gold, Edelsteinen und andern kostbaren Gegenständen versendeten. In Betracht, dafs dieses auf den Strassen Diebe anlocken und so den Verlurst der königl. Briefe veranlassen könnte, wurden allen Officieren und Angestellten bey der Post, wie auch den Kaufleuten und den Privaten dergleichen Sendungen bey Strafe der Confiscation der übergebenen Gegenstände verboten. Um jedoch dem Volke nicht die Vortheile und die Bequemlichkeit der schnellen und sichern Versendung von dergleichen Kostbarkeiten, wie sie nur durch die Post möglich war, zu entziehen, wurde diese unter der Bedingung gestattet, dafs die abzuschickenden Gegenstände den Postofficieren offen vorgezeigt werden mufsten, welche sie in ihre Register einzutragen und dafür zu haften hatten, mit Ausnahme des Falls eines Diebstahles, der jedoch durch den Gerichtshof des Ortes, wo derselbe verübt worden war, erhoben und bestätigt werden mufste.

Ungefähr um diese Zeit hatten sich die königlichen Boten (*Meſsagers royaux*) das Recht angemaſst, Reisende von allen Classen nach allen Richtungen des Königreiches in ihren Wagen aufzunehmen. Gegen diese Neuerung legte der General-Oberintendant der Posten bey dem Staatsrathe Beschwerde ein, und es wurde darauf verfügt, daſs diese Boten allerdings Reisende von Stadt zu Stadt mitnehmen dürften, jedoch nur mit ihren eigenen Pferden. Um zu verhindern, daſs sie sich nicht fremder Miethpferde bedienten, muſsten die Botenpferde mit einem eigenen Zeichen kenntlich gemacht werden, und in dem Falle, daſs die Boten mehr Pferde nöthig hatten, als in ihren eigenen Ställen vorräthig waren, waren sie gehalten, dieselben aus den Postställen zu nehmen.

Es würde zu weitläufig seyn, und uns von dem Zwecke dieses Werkes zu weit entfernen, wollten wir hier alle Einzelnheiten über diese Einrichtungen, ihr Aufblühen und ihren Verfall, die verschiedenen Privilegien, ihre Erneuerung, Beschränkung u. s. w. anführen; wir beschränken uns daher darauf, hier nur noch einige der wichtigern Momente über diesen Gegenstand zu bezeichnen, um dann zur Beschreibung der Fahrwerke überzugehen, welche dabey gebraucht worden sind.

Eine königl. Verordnung vom 7. Dezember 1673 verbietet allen Kutschern, Meistern und Pächtern von Cochen und Carrossen, allen Fuhrleuten zu Wasser und zu Lande, Krämern, Kärrnern u. s. w. Briefe und Briefpackete zu übernehmen.

Eine andere Verordnung vom Jahre 1680 verbietet auf das Strengste allen Kaufleuten und andern Personen mit den ordentlichen oder auſserordentlichen Courieren Waaren, Gold, Silber, Edelsteine, Briefe, Packete oder andere Gegenstäde aufzugeben und den Courieren sich damit zu beschweren; eine Verordnung endlich vom 8. August 1681 bezeichnet ausführlich den Wirkungskreis der Postmeister, der Meister von Cochen und Carrossen, der Boten, der Pächter der Miethpferde und der Frachtfuhrleute. Dieſs waren die Classen, in welche sich zu jener Zeit die Anstalten für den öffentlichen Verkehr bereits bestimmt gesondert hatten. *)

*) Usage des Postes chez les Anciens et les Modernes. Contenant tous les Edits, Declarations, Lettres, Patentes, Arrêts, Ordonnances et Réglements, que nos Rois ont faits jusqu' à ce jour, pour perfectionner la Police des Postes. Nouvelle Edition. A Paris 1730.

In *Deutschland* sind die Verdienste der Familie der Fürsten von *Thurn und Taxis* um die Errichtung, Ausbreitung und Erhaltung des Postwesens bekannt. Nachdem bereits im fünfzehnten Jahrhunderte *Roger I.*, Graf von *Thurn und Taxis* die erste Post in *Deutschland* angelegt hatte, wurde im Jahre 1595 *Leonhard* von *Thurn und Taxis* General-Postmeister im Reiche, und diese Würde hat sich bis auf unsere Tage in der Familie erhalten.

Wir kommen nach dieser kleinen Abschweifung zur Beschreibung der Fahrwerke zurück.

Zu jener Zeit hatte man noch wenig leichte Fahrwerke, um mit drey Pferden mit der Post reisen zu können; auch waren die Wege fast in allen Ländern so schlecht, dafs man kaum durchkommen konnte.

Es waren daher einige der ersten Kunstverständigen um das Jahr 1664 in *Paris* bemüht, einen Plan zu einer Reisechaise zu entwerfen, in welcher eine einzelne Person zwischen zwey Rädern bequem sitzen, und mit drey Pferden über Berg und Thal davon eilen könnte. Diese Postchaise ist Tab. CIV. fig. 2. abgebildet.

Diese Postchaisen sind zwar schon bey 50 Jahren aus der Mode; aber sie haben vorzüglich während der Kriegszeiten, und noch während des sogenannten hannöverischen Krieges, gute Dienste geleistet, sowohl für die Herrschaften selbst, als für die Cabinetscouriere.

Es war nicht gesorgt, viel Gepäcke auf diesen Postchaisen mitnehmen zu können. Man kannte damals noch keinen Himmelkoffer oder Vache, sondern das ganze Gepäcke bestand in einigen Hemden, einer Uniform, einem Paar Pistolenhulftern auf jeder Seite des Sitzes, und einem Vorrathe von Zeitungen, um sich während der Reise die Zeit zu verkürzen; denn die Stahlfedern *à la Dalêm* oder die Krebsfedern (*Ressorts à l'ecrevisse*) fig. 4., worin der Kasten hing, waren so sanft, dafs keiner von allen den Wagen, die seit dem gemacht und versucht worden sind, ihnen gleich gekommen ist, weder was den gut ausgewählten Stahlstoff betrifft, noch die gleiche Vertheilung der Last auf den Federblättern. Dieser Gebrauch von Federn wäre ferner noch fortgesetzt worden, wenn die Biegungen der Eisen auf dem Hintergestelle freundlicher ausgesehen hätten. So aber lag eine Last Eisen auf einander, dafs sich ein Jeder nicht gerne damit abgab, und man wählte wieder die geraden Federn fig. 5.

Die zwey vordern liegenden Federn, worin der Kasten hieng, sind fig. 7. angedeutet, wie fig. 6. das grofse Spritzleder, welches unter dem Vordergestelle hing, und das den aufgeworfenen Koth vom Kasten abhielt.

Sie waren etwas weniger sanft, aber sie erfüllten doch den Zweck, und haben einstweilen neuern Erfindungen Platz gemacht, bis wieder Jemand solche aus der Vergessenheit hervorholen, und sie zum Muster vorstellen wird.

Fig. 8. zeigt den Raum des Reisemagazins, welches von Innen gefüllt und geschlossen wird.

Ein solcher Kasten konnte umgestürzt werden, und der Reisende blieb unverletzt. Es wurde inwendig Alles sehr dick ausgepolstert, und es durften nur neue Rofshaare dazu genommen werden.

Die zwey Seitengläser und das grofse Vorderglas der Thüre waren wohl um die Hälfte schwerer, als man sie jetzt macht; denn die Seitengläser des Kastens waren fast den ganzen Tag aufgezogen, und nur hinabgelassen, um zuweilen frische Luft zu athmen. Da den ganzen Tag über die drey Postpferde vor dem Wagen hertrabten, so mufste man sich gut gegen die Kieselsteine verwahren, welche sie aufwarfen, und wenn die Gläser hinaufgezogen waren, so schlugen die Steine unaufhörlich an dieselben an; sie mufsten daher stark genug seyn, um diese Schläge aushalten zu können.

Das Inwendige vom Kasten war gewöhnlich mit Sammet, meistens carmoisin, ausgeschlagen.

Wenn man in den Kasten steigen wollte, so mufste man wenigstens zehn Zoll hinunter treten; denn der Kasten hing zwischen den Bäumen, wo das Pferd lief. Die beyden Nebenpferde liefen neben dem Mittleren, nur das, worauf der Postillon safs, lief etwa einen, bis anderthalb Schuh voraus; sie behaupteten, diefs gäbe eine wesentliche Erleichterung.

Fig. 9. sind die Zugscheiteln, woran die Postpferde gespannt wurden. Diese Kasten waren überaus gut mit Beschläg inwendig versehen, und in allen Ecken eiserne Spangen mit feinen Holzschrauben aufgesetzt. Schade, dafs der Gebrauch vernachläfsigt worden, die Kasten inwendig mit Hirschsennen überlegen, und diese mit gutgekochtem Leim tränken zu lassen. Es war selten, dafs eine solche Chaise viel Schaden litt, wenn sie auch über eine

Strasse hinab in den Graben fiel. Der Gebrauch dieser Wagen erhielt sich beynahe bis zum Ausbruche der französischen Revolution

Fig. 10. zeigt die zwey alten Reiselaternen, welche am Vordertheile des Kastens über der Thüre eingelassen waren, und worin Wachslichter brannten.

Tab. XLVI. fig. 1. stellt eine neuere französische Courierchaise zum Transport der Briefe vor. Der vordere Theil war für den Briefcourier bestimmt, die hintere Hälfte aber blos dazu eingerichtet, um die kleinen Päcke und die Briefpackete darin aufzunehmen, wo sie wohl verwahrt blieben. Die Zwischenwand war in der Mitte mit Gurten zugeschnallt, worüber eine lederne, abgeheftete Matratze hing, welche die Scheidung vom Platze des Couriers und des Behälters der Päcke bezeichnete. Diese Wand durfte nicht steif oder fest seyn, weil der Courier dafür sorgen mufste, dafs keines von den ihm anvertrauten Päckchen in den für dafselbe bestimmten Raum mit Gewalt eingezwängt wurde, welches bey einer biegsamen ledernen Scheidewand nicht zu befürchten war. Der Courier konnte höchstens, wenn diefs erlaubt war, noch einen Reisenden mit sich nehmen; weil aber gewöhnlich der Kasten ringsum mit kleinen Privatpacketen, und ebenso die ledernen Seitenwände gleich Säcken damit vollgepfropft waren, so konnte öfters der Courier kaum für sich genug Platz finden.

Gewöhnlich war die innere Seite dieser Kasten mit gelbem Kalbleder ausgefüttert. Auf jeder Seite war ein kleines Fenster, damit der Courier hinaussehen konnte, aber doch passend genug, um sich vor Wind und Regen schützen zu können. So war auch der Wetterladen, der genau die vordere Oeffnung über der Thüre schlofs. Diese Wetterläden konnte man entweder in die Höhe oder an die beyden Seiten anschlagen, und die Füllungen waren abwechselnd von dünnen Holztafeln und von Glastafeln zusammengesetzt. Dieser Art gibt man den Namen: „Was ist das!" womit man eigentlich die biegsamen Wetterläden oder Jalousies von Reisekaleschen, Chaisen und dergleichen Fahrwerken bezeichnet, früher aber waren diese Courierchaisen vorne nur mittelst zweyer lederner Mäntel geschlossen.

Uebrigens waren diese Courierchaisen sehr sanft, erstlich, weil sie auf langen, ledernen Windenriemen schwebend über der Achse hingen, zweytens weil die zwey langen Tragbäume, sogenannte Gabeln oder Brancarden, mit ihren vordern Enden in Tragriemen dem Pferde auf dem Rücken lagen, wodurch der Traggaul den Kasten in beständiger Balance erhielt.

Der Mittel- oder Traggaul hatte dabey nichts zu ziehen, sondern nur zu tragen, und im Falle der Noth auszuhelfen; die beyden Nebenpferde aber mufsten schon taugliche Zugpferde seyn. Auf die Stränge und Geschirre, besonders aber das Hintergeschirr des Traggauls, wurde und wird noch jetzt in *Frankreich* scharf gesehen, damit solche immer in gutem Zustande erhalten werden. Sommer und Winter müssen die Kopfstücke, so wie die Halsriemen der Zäume mit Schellen versehen seyn, wodurch sie den auf der Strasse fahrenden Bauersleuten hinlängliches Zeichen ihrer Nähe geben, da der Postillon in *Frankreich* kein Posthorn mit sich führt, statt dessen aber seine Peitsche mit rauschendem Getöse erschallen machen kann.

So unbequem auch manchem Fremden die schweren Poststiefel scheinen, worin der Postillon mit seinen Füfsen steckt, so sicher reitet er Sommer und Winter auf der glatten, gepflasterten Strasse im vollen Galoppe dahin, und wenn auch sein Pferd stürzt, so zieht er seine Beine aus den steifen Röhren der Poststiefel wieder unbeschädigt hervor, welches er mit weichen Kappenstiefeln nicht hätte wagen können.

Die Laterne, die in der Mitte am Vordertheile des Kastens befestigt ist, enthält eine dicke Wachskerze, welche die ganze Nacht brennt, wenn es nothwendig ist, dem Postillon den sichern Weg weiset, und zugleich dem Courier ein unterhaltender Gesellschafter ist. Die Aufsenseite des Kastens ist ringsum mit gutem, eingeschmierten, schwarzen Leder überzogen, und an den Kanten genau und fein über einander genagelt, nämlich die Himmeldecke, die beyden Seitentheile, die Thüre und die Hinterwand, und der ganze Aufsentheil des Bodens und des Magazins, so wie auch der Spritzbogen, worauf die Thüre ruht, wenn sie geöffnet wird.

Noch ist zu bemerken, dafs die Holzarbeit dieser Kasten sehr dauerhaft und fleifsig gearbeitet ist; alle Verzapfungen an demselben sind genau eingepafst, die Innseiten der Tafeln werden nach altem Brauche geädert, und überdiefs mit Hanfleinwand ganz ausgeleimt, und, wann sie trocken ist, mit Oehlfarbe überstrichen, wodurch die Feuchtigkeit abgehalten wird, in das Holz zu dringen. Alles innere Beschläge und die Eckbänder werden mit Holz-Schrauben und nicht mit Nägeln befestiget. Die ganze Wagnerarbeit am Gestelle, besonders die Brancarden und die Räder, sind gewöhnlich von ausgewähltem, gesunden, trockenen Rüsternholze verfertiget, die Achse aus mehreren Stäben Eisen zusammengeschweifst und abgedreht, die Räder mit gelb metallenen Büchsen ausgefüttert, und der Reif der Räder nicht im Ganzen zu-

sammengeschweifst, sondern mit Schienen beschlagen, weil man in *Frankreich* behauptet, man könne schneller wieder eine Schiene auf ein beschädigtes Rad aufschlagen, als einen abgefallenen Reif zusammenschweifsen und genau aufziehen.

Die Farbe dieser Wagen ist, weil der Kasten nicht angestrichen wird, gewöhnlich dunkelgrau, und das Eisenwerk, so wie auch die Winden, schwarz angestrichen.

Die Abschaffung dieser Wagen, welche ungeheuer schwer waren, hat vielen Streit bey der Einführung der neuen, vierräderigen Malles postes veranlafst, die, aufser dem Raume für die Päckchen und Briefe, noch hinlänglich Platz für vier Reisende übrig lafsen, nämlich drey neben einander auf dem innern Sitze, und einen im Cabriolet neben dem Courier, wovon in diesem Werke später die Rede seyn wird.

Eine leichtere und weniger kostspielige Art von Brief-Postwagen sind die durch einen grofsen Theil von *Deutschland* eingeführten Kärrlein auf zwey Rädern, gewöhnlich Brief-Felleisen genannt. Ein solches ist auf Tab. XLVI. fig. 3. abgebildet.

Das lederne Brief-Felleisen wird unter den Sitz geschoben, mit einem Kettchen durch die zwey Handgriffe an das Gestelle des Wägelchens umschlungen, und mit einem Vorhängschlosse versichert. Ein Pferd, das an eine Seitendeichsel gespannt ist, und von einem Postbuben am Leitsaile von dem schmalen Sitzchen aus gelenkt wird, zieht dieses leichte Fahrwerk.

Mit diesen Seitendeichseln hat man den Vortheil, dafs man bey nassen Wegen die Geleise sehr leicht überheben, und das Pferd immer den besten Pfad sich wählen kann.

Jedoch haben diese Seitendeichseln ihre Unannehmlichkeiten, welche sie in volkreichen Städten nicht empfehlen können, daher auch Se. M. der König *Ludwig* von *Bayern*, dem der geringste Gegenstand nicht entgehet, der seinen geliebten Unterthanen nachtheilig werden könnte, wegen gedachten Seitendeichseln folgendes Rescript erlassen hat:

Se. Majestät haben in Rücksicht auf die Gefahren, welche aus dem Gebrauche einspänniger, nur mit einer Deichsel versehener Fahrwerke, nach häufigen Erfahrungen hervorgehen, und zur Verhütung der daraus entstehenden

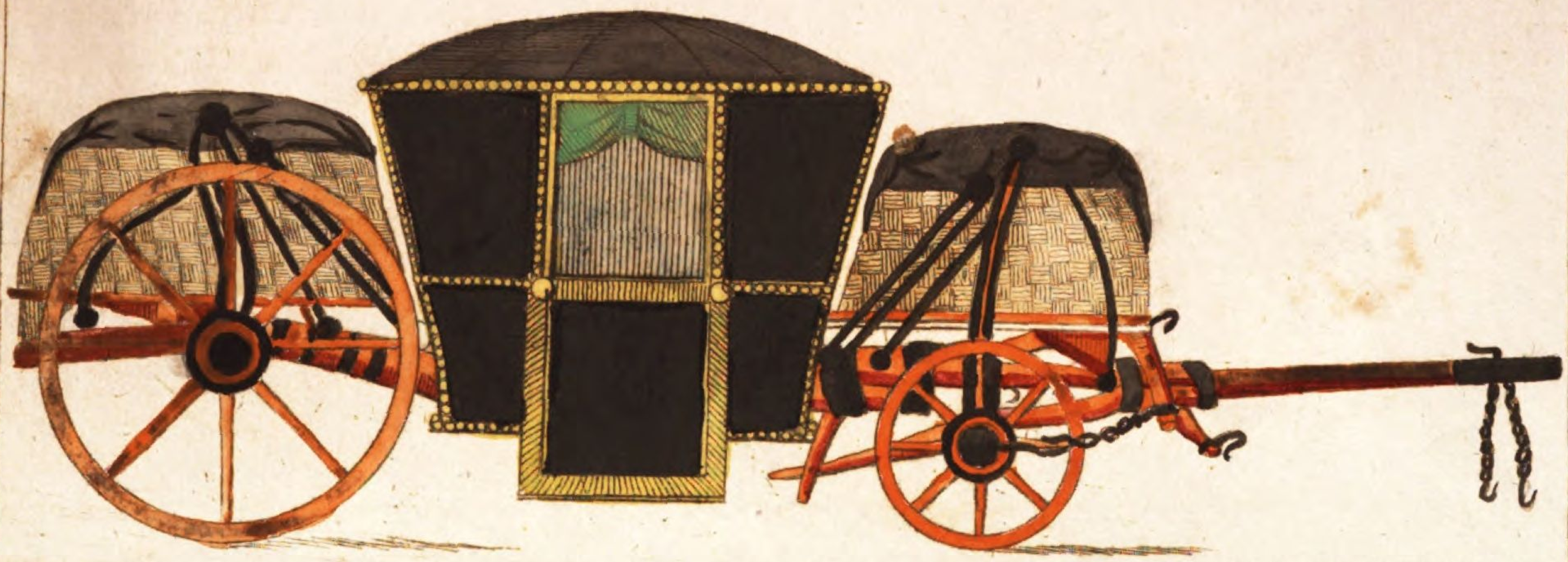
Fiacre, oder die 5 Sols-Kutsche. ao. 1680.

N. 1.



ao. 1580. Land-Kutsche in Paris.

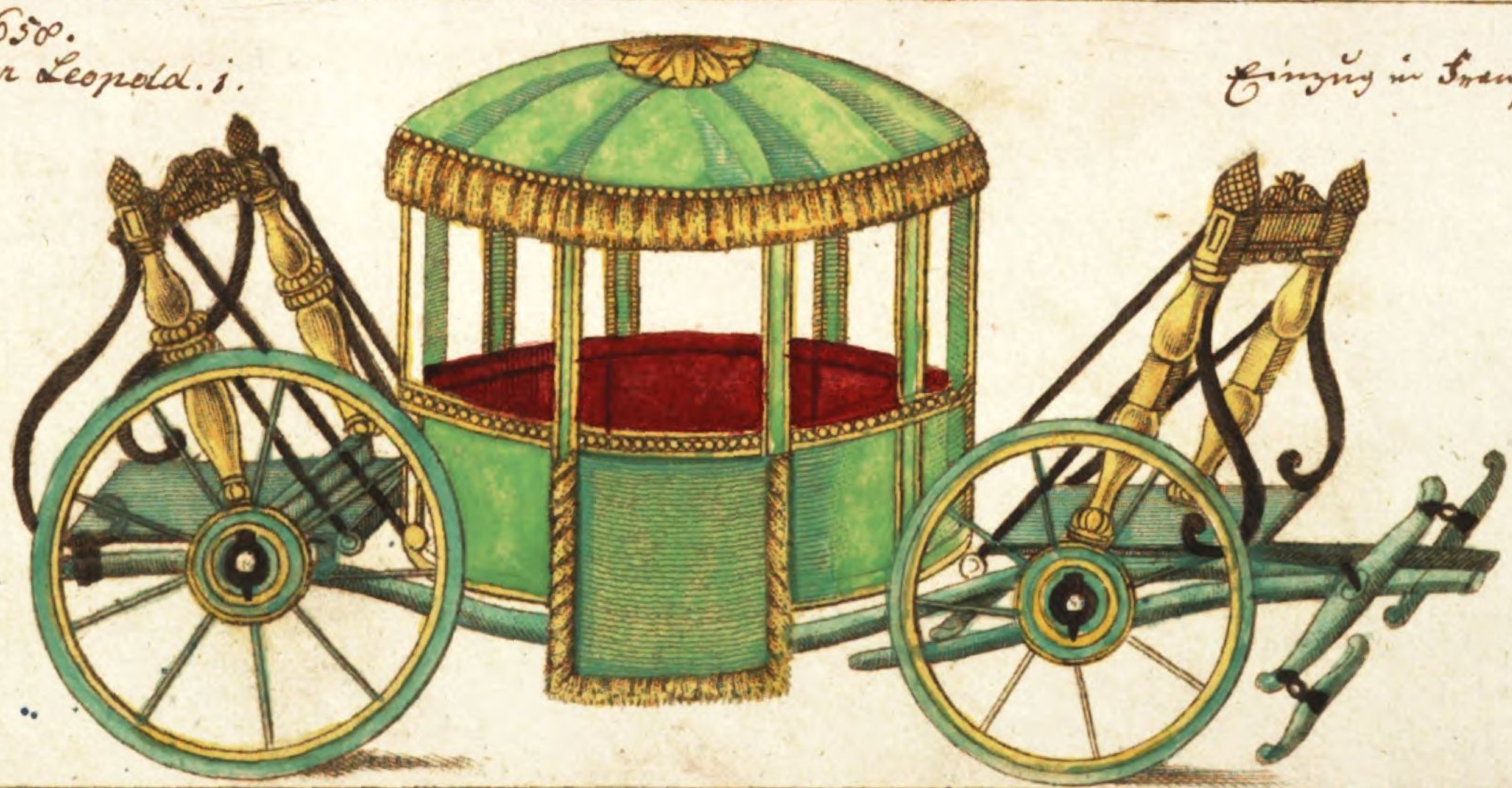
N. 2.



ao. 1658. Kaiser Leopold. i.

N. 3.

Einzug in Franfurt a/m.



J. C. Ginzrot del.

Unglücksfälle vermöge allerhöchster Entschliefsung vom 30. Ockt. 1829 sich bewogen gefunden, zu verordnen, dafs das Fahren mit solchem Fuhrwerke in der hiesigen volkreichen Residenzstadt und in ihrer nächsten Umgebung bis zur Entfernung von drey Stunden für die Zukunft gänzlich, und bey einer Strafe von 10 Gulden für jeden Uebertretungsfall untersagt werde; jedoch dieses Verbot erst vom 20. Dezemb. an in Wirksamkeit treten sollte, damit jeder Besitzer eines einspännigen Fuhrwerkes der bezeichneten Art in den Stand gesetzt werde, dasselbe bis zu dem bestimmten Termine mit einer Gabel zu versehen.

Tab. XLVII. fig. 2. zeigt eine Landkutsche, wie sie im Jahre 1680 unter dem Namen *Messageries* in *Paris* üblich waren.

Im Jahre 1767 fand man diese Postlandkutschen schon um Vieles verbessert, besonders zeichnete sich die Pariser Diligence, die bestimmt war, alle zwey Tage um vier Uhr Morgens nach *Lyon* abzufahren, vor allen Andern aus. Solche enthielt inwendig geräumigen Platz für acht Personen, und der Kasten hing auf vier liegenden Stahlfedern zwischen den vier Kipfen, wie auf eben der Tab. XLVII. fig. 2. mit angedeutet ist; an diesen Diligencen fing man schon an, die Kasten wie die der damaligen Berlinen zu bilden, und die herabstehenden Thüren abzuschaffen. (Siehe die Plane und Abrisse der verschiedenen, damals üblichen Wagen des Herrn *Chopard*, Hofkistlers Sr. Durchlaucht des Prinzen von *Condé*, *Paris* 1769.)

In *Frankreich* kannte man bis in die Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts keine andern Post- oder öffentliche Miethwagen, womit man über Land reisen konnte, als die Landkutschen, die Botenwagen und die Leiterwagen der Metzger und Landwirthe, welche dergleichen Fuhrwerke hielten, und der Verfasser erinnert sich noch wohl, die Reise von *Nancy* nach *Paris* in einem solchen Wagen gemacht zu haben, und glaubt die Stösse noch zu empfinden, denen er in dieser schweren Maschine während acht Tagen ausgesetzt war.

Es mufste also eine angenehme Empfindung unter den Bürgern erregen, als die Verordnung des königl. Rathes von *Paris*, die Organisation der Postwagen in *Frankreich* betreffend, unter ihnen verkündiget wurde, wie sie hier folgt:

Der Beschlufs des königlichen Rathes zu *Paris* vom 4. Juny 1775 befiehlt, dafs alle, die mit Concessionen oder Privilegien versehen sind, die Eigenthümer, Ankäufer oder Unternehmer von Landkutschen, Post-Boten- oder andern öffentlichen Wagen, ihren Pächtern, Unterpächtern, oder Angestellten

von dem Tage an, binnen sechs Monaten, eine Abschrift ihrer Rechte, Pächte, Register, Taxzettel und besonderer Verordnungen an den Staatssecretair, welchem die Polizey der Kutschen-Post- und Botenwagen zugetheilt ist, zu übersenden, damit selbe dem Könige und seinem Rathe vorgelegt, und das übrige Geeignete hierüber verfügt werden könne.

Diese Verordnung zeigte an, dafs eine grofse Veränderung mit den öffentlichen Wagen und Fahrwerken vorgenommen werden sollte. Auch schien sie auf eine besondere Verwaltung zu zielen, welche auf Rechnung des Königs betrieben würde, und wozu bereits sechs Verwalter ernannt waren. Dem Publikum versprach diese neue Administration auf Rechnung des Königs einen grofsen Nutzen, weil die Geschwindigkeit in diesem Dienste mit der Sparsamkeit für die Reisenden sich vereinigen, und nach den getroffenen Mafsregeln die geringste Kutsche doch wenigstens 20 Stunden jeden Tag zurücklegen sollte. Auch hat sich diese Hoffnung bestätigt. Der Bau der Eilwagen hat sich unter den königl. Verwaltungen von Tag zu Tag verbessert, und bekam eine ganz andere Einrichtung; sie sind jetzt um vieles leichter und kürzer, dem ungeachtet viel dauerhafter gebaut, um eine weit beträchtlichere Last aufladen zu können.

Die ersten Eilwagen, welche die alten, ungeheuern Landkutschen verdrängten, waren, obgleich von keiner neuen Erfindung, doch dem Auge gefälliger. Anfänglich nahm man nur starke Privatkutschen oder grofse Stadt-Berlinen, in deren Kasten man ungehindert sechs Personen setzen konnte, und liefs an die äufsere Vorderwand ein Cabriolet für zwey oder drey Personen anfügen, wie es der Platz dazu an den zwey Vorderkipfen erlaubte. Auf das hintere Gestelle liefs man eine Brücke richten, so grofs, als es der Raum gestattete, und einen verhältnifsmäfsigen Packkorb von Weidengeflechte darauf befestigen, mit einem eisernen Reife umgeben, worin die Päcke, Koffer und Mantelsäcke aufgehoben werden konnten.

Eben so war auch ein Packkorb auf dem Vordergestelle, so grofs, als es der Raum unter den Füfsen des Conducteurs im Vordersitze erlaubte, befestiget, um Mantelsäcke und kleine Päcke hinein zu werfen.

Ueberdiefs war auf dem Kastenhimmel, nach der ganzen Länge und Breite ein Verschlag oder eine sogenannte *Vache* aufgerichtet, wo gewöhnlich die am meisten zu schonenden Päckchen aufbewahrt wurden, und diese *Vache*, so wie die übrigen Packkörbe, waren mit ledernen Packdecken versehen, wodurch die Päcke und Waaren hinlänglich vor dem Regen geschützt blieben, wenn er



I. A. Dusch. sculp. Ginzrot. K. W. Inspector.

auch noch so lange anhielt. Die Langwieden waren für alle öffentliche Post- und Eilwagen durchaus angenommen, und sind bis jetzt beybehalten.

Tab. XLVIII. fig. 3. und 4. stellen diese verbesserten Post- und Eilwagen, wie wir sie beschrieben, ausführlich dar.

Fig. 2. auf eben dieser Tafel ist ein neuerer französischer und fig. 1. ein zu Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts in *Paris* gebauter Eilwagen, an welchem der Leser Vieles von dem vereinigt erblickt, was der Wagenbau in dieser Zeit bereits zu leisten im Stande war. Wir enthalten uns einer detailirten Beschreibung dieser Wagen um so mehr, als dieselbe nur Wiederholungen des oft Gesagten herbeyführen würde, übrigens die Zeichnungen ausgeführt genug sind, um diese für den Kenner entbehrlich zu machen.

Capitel XV.

Fracht- und Transportwagen vom Mittelalter bis auf unsere Zeiten.

Die unberechenbaren Vortheile, welche dem menschlichen Geschlechte in allen Arten seiner Gewerbs- und Handelsunternehmungen durch die Anwendung der Last- und Transportwagen zugehen, haben die allgemeine Verbreitung derselben und die Sorgfalt veranlaſst, mit welcher auch diese in ihrem Baue nach und nach verbessert und für den verschiedenartigen Gebrauch zweckmäſsiger eingerichtet wurden.

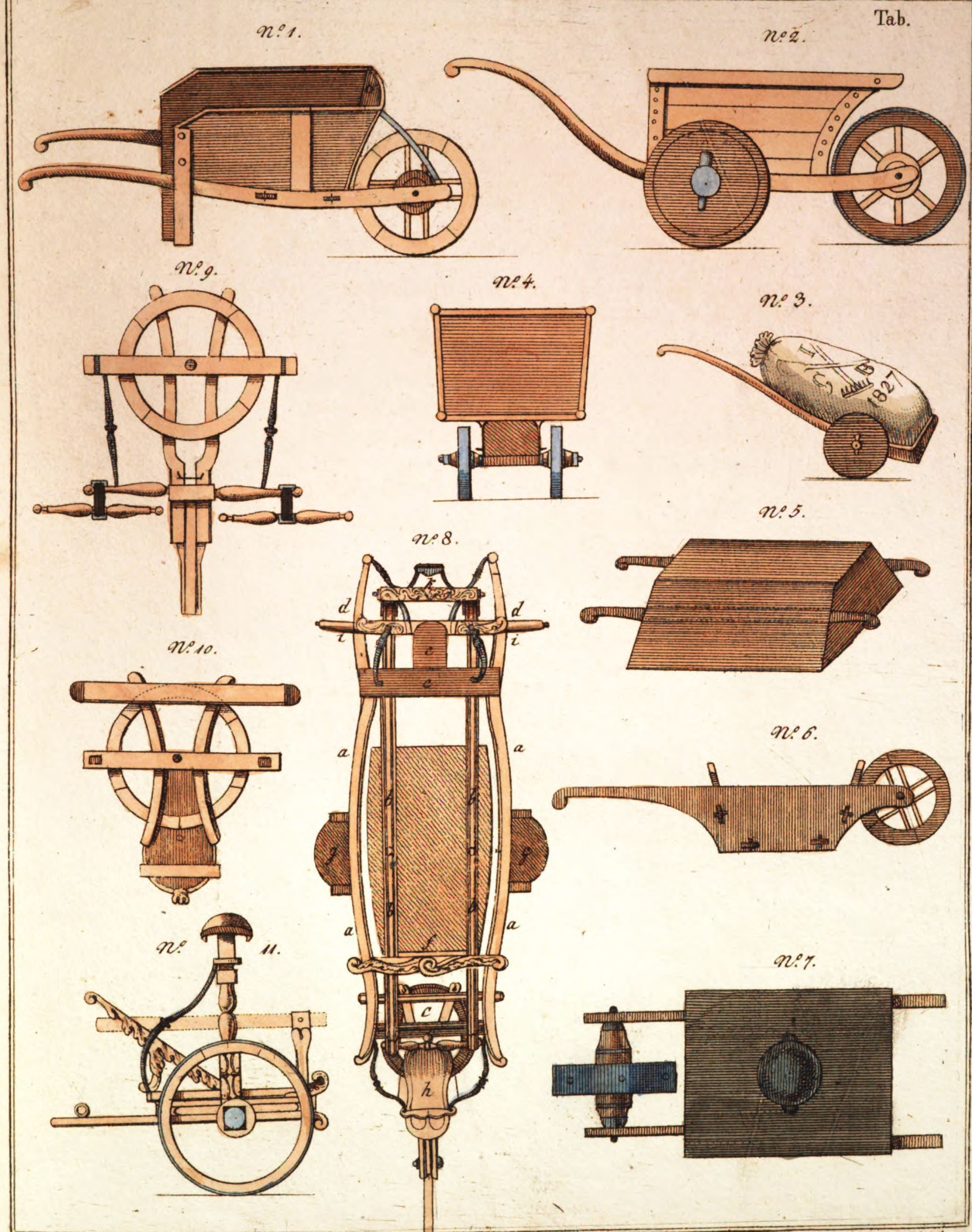
Es kann nicht unsere Absicht seyn, hier eine umständliche Beschreibung aller Arten von Lastwagen zu liefern: Exemplare davon begegnen uns auf jeder Strasse und ihr Bau ist allgemein bekannt. Nur für einige der Vorzüglichern, weniger Bekannten und für die Entwicklung des Neuen aus dem minder vollkommenen Alten gedenken wir die Aufmerksamkeit unserer Leser in Anspruch zu nehmen.

Die einfachsten Transportmittel für Lasten, wohl auch die, welche am ersten angewendet wurden, sind die Schubkarren. Tab. XXXVII. B. sind einige Arten dieser Karren abgebildet.

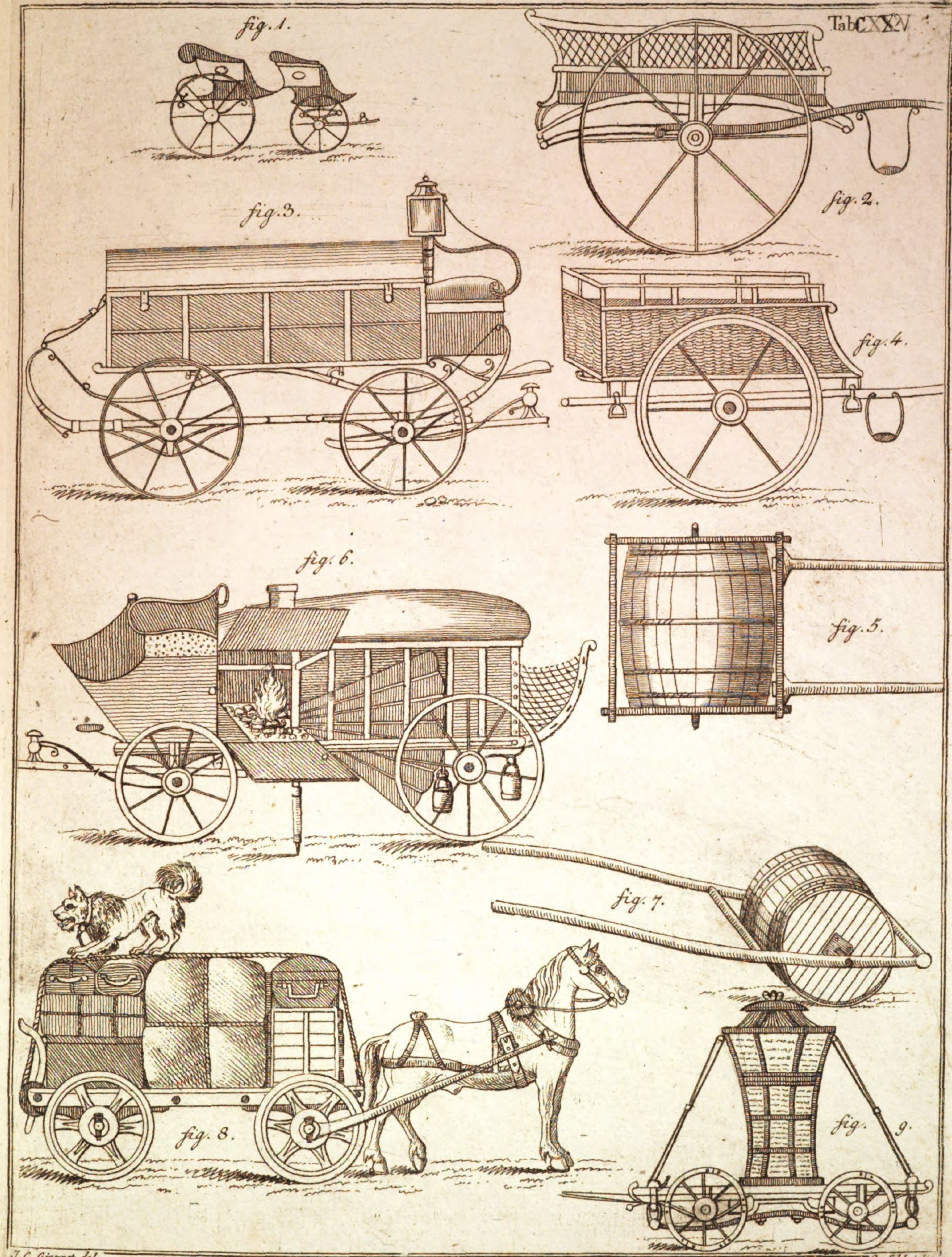
Fig. 1. ein Schubkarren, wie sie noch gegenwärtig häufig gebraucht werden; einfach und zweckmäſsig.

Fig. 3. ein gewöhnlicher Schrannenkarren; fig. 4. die vordere Ansicht eines dreyräderigen Schubkarrens, wobey die zwey Hinterrädchen an der Achse angebracht sind.

Tab. XXXVII B



J. C. Ginzrot del. C. Schleich sc.



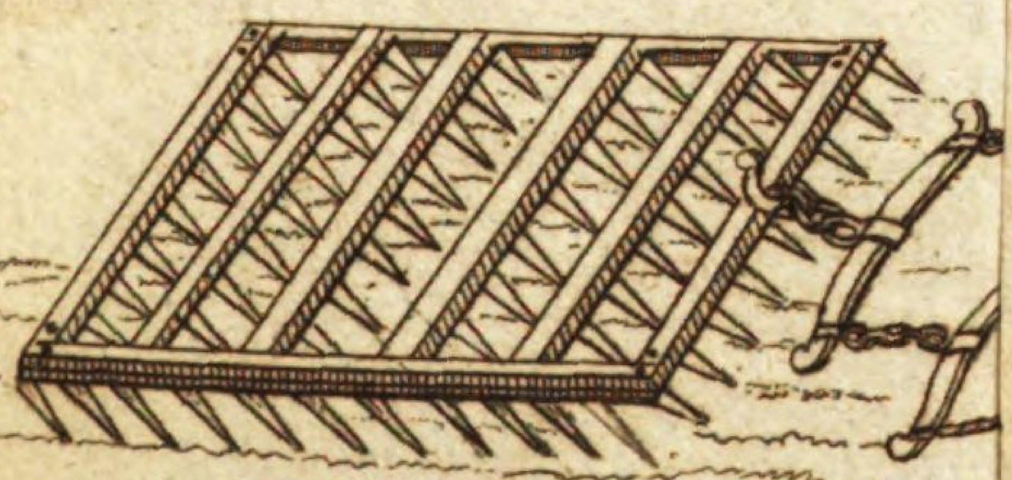
J.C. Ginzrot del. — C. Schleich sc.

Holzstiche von Otherus Arg.ᵗ 1510





A.º 1515. Hans Burgmayer: Sa



Genzrot del.

Fig. 6. ein Schubkarren, wie sie in den österreichischen Donauwaldungen in grofser Anzahl verfertigt, und zum Verkaufe nach *Wien* und in andere Städte gebracht werden.

Fig. 7. ein Schubkarren zum Transport von glühenden Kugeln, eine Vorrichtung, vor deren Anwendung uns Gott bewahren wolle.

Seit vielen Jahren bedient man sich in *Frankreich* sogenannter Schiebtruhen oder Schubkarren mit zwey Rädern, die eine Höhe von 2½ Fufs haben, und deren beyde Griffe 8 Fufs lang sind. Man arbeitet damit doppelt so viel und eben so leicht, als mit den gewöhnlichen einräderigen Truhen.

Tab. CXXV. fig. 5. und fig. 7. zeigt eine Vorrichtung, deren man sich in *Nordamerika* vorzüglich zum Mehltransporte aus den Mühlen in die Städte und Seehäfen, oft auf beträchtliche Entfernungen, bedient. Das Fafs wird selbst als Rad gebraucht. Im Mittelpunkte der beyden Fafsböden werden eiserne Achsen mit guten Holzschrauben befestigt, und daran wird die Gabel für Menschen oder auch für Zugthiere, wie es die Zeichnung weiset, angebracht. Diese Mehlfäfser sind gewöhnlich aus edlen Holzarten, z. B. aus Mahagoniholze, und geben in den Seehäfen, auch ohne ihren Inhalt, einen gesuchten Handelsartikel. Der Transport auf diese Weise ist ungemein förderlich, und verdiente auch bey uns nachgeahmt zu werden.

Tab. CXXVIII. sind verschiedene Lastkarren und Wagen aus dem Anfange des sechzehnten Jahrhunderts nach vorzüglichen Künstlern abgebildet. Unsere Leser erblicken hier einen sehr verschiedenartigen Gebrauch der Fahrwerke.

Fig. 1. ist aus des Doctor *Geyler von Kaysersberg* berühmtem Narrenschiff *) entnommen, und wird aus dem Grunde hier mitgetheilt, weil diefs unseres Wissens einer der ältesten Holzschnitte ist, (1510) worin Fahrwerke

*) Wir theilen unsern Lesern den vollständigen Titel dieses alten Werkes mit: Navicula sive speculum fatuorum, praestantissimi sacrarum literarum doctoris Joannis Geyler Keysersbergii: concionatoris Argentinensis. in sermones juxta turmarum seriem divisa: suis figuris jam insignita: a Jacobo Othero diligenter collecta.

Compendiosa vitae ejusdem descripto per Beatum Rhenanum Selestatinum. Argentorati transscriptum. X. I. die Mensis Januarii. An. MDXI.

dieser Art deutlich vorgestellt gefunden werden. Wirklich ist auch diese Zeichnung so deutlich und ausgeführt, daſs sie eine Beschreibung entbehrlich macht.

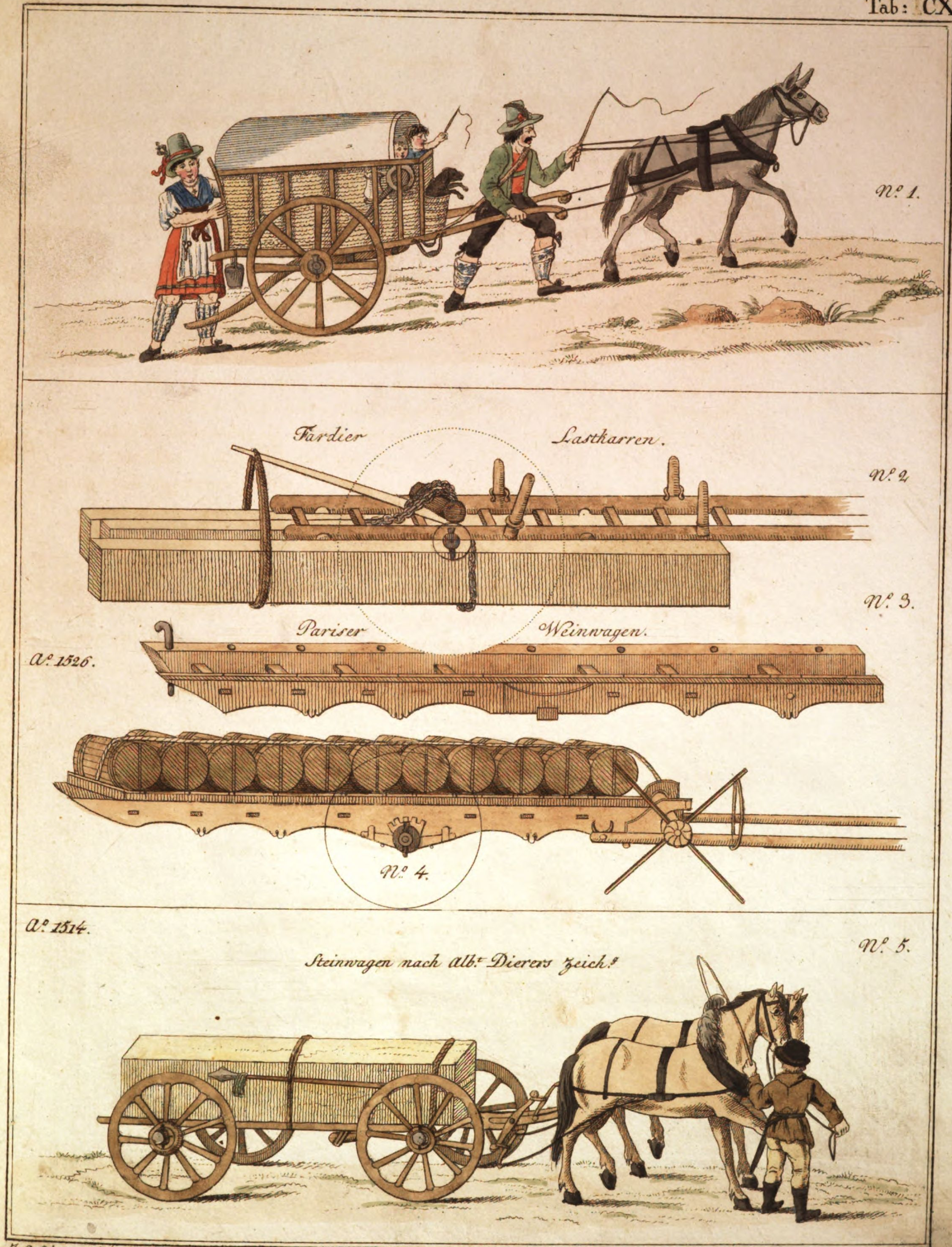
Fig. 2. ist nach *Hogarths* unübertroffenen Kupferstichen. Der Gebrauch, welcher hier von dem Karren gemacht wird, ist nicht sehr problematisch. *Hogarth* hatte über das Thema: Fleiſs und Faulheit in zwölf Platten die Geschichte zweyer Jugendfreunde, *Goodchild* und *Toms Idle* dargestellt. „Hier (eilfte Platte) ist nun, wie *Lichtenberg* commentirt, endlich *Idle* an der Schwelle des dreysäuligen Altars der Gerechtigkeit, mit ihrem Opferpriester darauf. *Idle* sitzt auf einem Karren, mit dem Rücken gegen seinen Sarg angelehnt. Vor ihm sitzt oder kniet ein methodistischer Prediger, wie man aus dem Haarschnitt, und einem Tractätchen von *Wesley* sehen kann, das er in der Hand hat, und hält den Zeigefinger hoch, wie einen Blitzableiter, über ihn." „Ich habe einmal gehört, man könne in einem schlechten Wagen ein Gesicht machen, daſs der Wagen dadurch ein gutes Ansehen bekäme; *Idles* Gesicht hier könnte wohl eine Staatscarrosse zu einem Leichenwagen oder noch etwas schlimmern verderben." *)

Fig. 3. der Geflügelhändler von *Hans Burgmayer*, *Albrecht Dürrers* Schüler (1515.) Die Zeichnung ist ganz deutlich und macht eine Beschreibung unnöthig. Nur eines scheint angemerkt werden zu müſsen: Der lange Sack, welcher auf dem Wagen liegt, und worauf die Hühnersteige ruht, wurde nach der Sitte jener Zeit, mit ganzem Stroh gefüllt, durch dessen Elasticität die Stöſse auf den holperichten Wegen sehr gemildert wurden.

Fig. 4. und fig. 6. sind altdeutsche Karren von demselben Künstler (von den Jahren 1505 und 1508.) Alle diese Abbildungen sind vorzüglich bemerkenswerth durch die Darstellung der Beschirrung und Bespannung aus jener Zeit. Abweichend von den Uebrigen sind die altdeutschen Sackkummete, welche nach demselben *Hans Burgmayer* fig. 5. vorgestellt sind.

Tab. CXXX. fig. 5. ist ein Steinwagen von 1514, nach *Albrecht Dürrers* Zeichnung aus der so eben beschriebenen Familie.

*) G. C. Lichtenberg's Erklärung der Hogarthischen Kupferstiche, mit verkleinerten aber vollständigen Copien derselben von E. Riepenhausen. Sechste Lieferung. Göttingen, 1800.



J. C. Ginzrot del.

C. Schleich sc.

Tab CXXXII

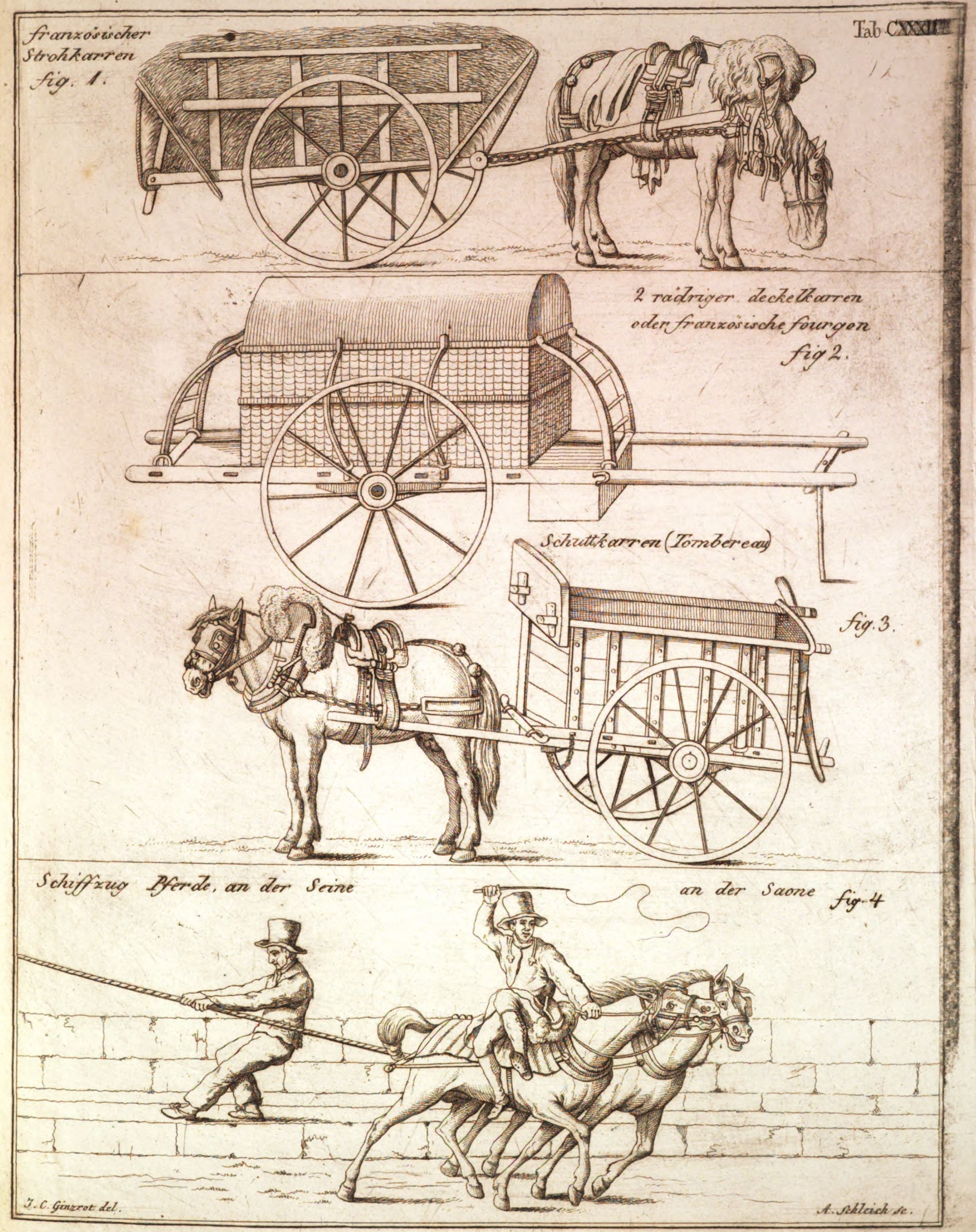

französischer
Strohkarren
fig. 1.
2 rädriger deckelkarren
oder französische fourgon
fig 2.
Schuttkarren (Tombereau)
fig. 3.
Schiffzug Pferde, an der Seine
an der Saone
fig. 4
J. C. Ginzrot del.
A. Schleich sc.

Fig. 1. ein Tyrolerkarren, womit diefs fleifsige Bergvolk, Mann, Weib und Kinder mit einander, nomadisirend, könnte man sagen, die Nachbarländer durchzieht. Man sieht leicht, dafs sein Bau wenig von dem abweicht, der vor drey Jahrhunderten im Gebrauche war.

Tab. CXXXII. fig. 1. ein französischer Bauernkarren, (*Charette.*)

Fig. 2. ein zweyräderiger Deckelwagen (*Fourgon*).

Fig. 3. ein französischer Schuttkarren (*Tombereau.*)

Fig. 4. Schiffzug-Pferde an der *Seine*, *Rhone* u. s. w. Alle diese Gegenstände haben in Bau und Bespannung beynahe ganz die alterthümliche Weise beybehalten.

Fig. 2. auf Tab. CXXX. ein Lastkarren (*Fardier*) und fig. 3. und 4. ein *Pariser* Weinwagen, sind sehr merkwürdig, und verdienen hier eine ausführlichere Erwähnung. Sie sind schon im sechzehnten Jahrhunderte erfunden worden, aber noch heute in *Paris* und andern grofsen Städten *Frankreichs* im allgemeinen Gebrauche, und ihre treffliche, zweckmäfsige Einrichtung macht ihre weitere Verbreitung wünschenswerth.

Fig. 2. hat ein sehr einfaches Gestelle. Dasselbe besteht aus zwey starken Leiter- oder Tragbäumen, Brancarden a. a. aus ausgewählten, gesunden Rüstern-, Buchen- oder Eschenstämmchen, die ungefähr in der Entfernung eines Fufses mit Querhölzern b. b. b. verbunden sind, wovon die Verzapfungen nur bis zur halben Holzdicke der Tragbäume reichen, um die Tragkraft derselben nicht zu vermindern. Die Achse, entweder von Eisen oder von starkem, doppelt beschlagenen Holze, ist — und diefs ist eben das Eigenthümliche dieses Lastkarrens — nicht an die Brancarden festgemacht, sondern kann nach Erfordernifs an denselben angebracht werden, wozu die Aushöhlungen c. c. c. bestimmt sind. Die Last — diefs ist die zweyte Eigenthümlichkeit — wird nicht über der Achse, sondern unter derselben angebracht. Die Achse mit ihren zwey, gewöhnlich vier Fufs hohen Rädern, wie sie in d. d. angedeutet sind, wird über die auf dem Boden liegende Last e. e., hier beschlagene Baustämme, geschoben, um welche die Spannkettte f. geschlungen ist. Nun werden die Tragbäume mit der erforderlichen Aushöhlung c. auf die Achse gelegt, wobey zu berücksichtigen ist, dafs erstens das in die Gabel zu spannende Pferd den gehörigen Raum erhält, und zweytens dafs die Last durch die Kette f. im Gleichgewichte aufgezogen werden kann. Hierauf wird die Kette über die Walze g. durch den Hebel h. angezogen, und diefs so oft wiederholt, bis sich die Last so weit vom Boden erhoben, dafs sie über die Unebenheiten des Bodens

mit Sicherheit fortgeschafft werden kann, worauf der Hebel durch die Kette oder das Sail i. gespannt wird. Der Fuhrmann muſs der Sicherheit wegen mehrere gute Ketten und Saile im Vorrathe haben. Es werden so viele Pferde, als nöthig sind, eines vor dem andern, an diese Lastkarren vorgespannt.

Fig. 3. und 4. sind die bekannten *Pariser* Weinwagen; fig. 3. ein gemeiner, fig. 4. ein schwerer und zusammengesetzter. Die Grundsätze, nach welchen diese gebaut werden, sind ungefähr dieselben, wie bey dem so eben beschriebenen Lastkarren, mit dem Unterschiede, daſs hier die Achse festgemacht, und die Last über derselben angebracht ist, daher auch die Räder nur drey Schuhe Höhe haben. a. a. sind starke Tragbäume aus beschlagenem Buchenholze, durch die gut eingezäpften und ganz durchgehenden Querleisten b. b. b. verbunden, die bey fig. 4. nach der Form der Fäſser ausgebaucht und mit starken Eisenschienen beschlagen sind, während sich in fig. 3. nur flache Querleisten befinden. Im Gleichgewichtspunkte c. der beyden Tragbäume ist die eiserne Achse angebracht, mit ihrem Stoſsbleche oder ihrer Reibscheibe, und der wohlversorgten Lohne versehen. d. in fig. 4. ist ein hölzerner Keil, welcher zwischen die äuſsern Backen der beyden Tragbäume und die Naben der Räder mehr oder minder eingeschoben, das angenommene Geleise oder die Wagenspur genau berichtigt. In e. sind die beyden Gabelstangen f. f., welche nach der Weise, wie sie in Tab. CXXIX. fig. 10. und 11. dargestellt erscheinen, gearbeitet sind, zweckmäſsig befestigt; denn auch an diese Karren werden die Pferde, soviel ihrer nöthig sind, vor einander angespannt. In den Backenstücken g. g. läuft der Haspel h, mittelst welchem die Saile oder Ketten i., welche in k. k. in Hacken befestigt sind, über die Fäſser weg fest angezogen werden, worauf er durch das Sail l. festgestellt wird. Zu gröſserer Sicherheit wird jedes einzelne Faſs noch an die oben laufenden Stricke oder Ketten durch die Strickchen oder Kettchen m. m. m. angespannt.

Man sieht ohne Erinnerung, daſs hier vor und hinter der Achse immer die gleiche Zahl von Fäſsern, von gleicher Schwere, geladen werden müſsen, um das Gleichgewicht ungestört zu erhalten. Das Abladen der Fäſser von diesen Karren ist ungemein leicht und bequem. Die Tragbäume, deren Entfernung von einander mit der Breite der Kellerthüren übereinstimmt, werden an der Kelleröffnung rückwärts niedergelassen, und der Haspel losgemacht, worauf die Fäſser mit ihrem oft sehr kostbaren Inhalte ohne Erschütterung auf die Schleife des Kellers gleiten, und durch die da angebrachte Vorrichtung sicher in den Keller gebracht werden. Fast mit gleicher Leichtigkeit geschieht das Aufladen. Die Reibung wird dadurch vermindert, daſs man die eisernen

Spangen der Tragbäume, die durchaus mit eingelassenen Schrauben- oder Nietnägeln befestigt sind, immer blank erhält, und sie beym Gebrauche mit Seife schmiert.

Tab. CLIV. fig. 6. ist ein Baumstamm-Wagen mit vier gleich hohen Rädchen und zwey Deichseln, wie sie allenthalben eingeführt sind. Die Vorderdeichsel wird an dergleichen Wagen gewöhnlich mit doppelten Spangen beschlagen, um zu verhindern, daſs solche nicht durch einen zu lebhaften Zug abgeprellt werde. Die hintere Deichsel dient, den Wagen in einem groſsen Umkreise mit vieler Leichtigkeit zu lenken.

Tab. CLII. fig. 6. stellt einen Fracht- oder Güterwagen vor, wie sie jetzt auf allen Handelsstrassen *Deutschlands* allgemein angewendet werden. Auf ebenen, gut mit Kies überführten Strassen werden gemeiniglich sechs der stärksten Holsteiner- oder andere schwere Zugpferde vorgespannt, welche der Leitung eines erfahrnen Fuhrmanns anvertraut sind. Das Gestelle ist gewöhnlich von Buchen-, Rüstern- oder anderm harten, ausgewählten Holze. Die Räder, wovon die vordern meistens eine Höhe von 3 Fuſs 2 Zoll, die hintern von vier Fuſs haben, haben entweder ganz breite Felgen, oder doch Schienen von vier Zoll Breite. *)

Die deutschen Güterwagen hatten und haben gröſstentheils noch hölzerne Achsen mit Legblechen, wie Tab. LXXII. fig. 1. zeigt, wo die Lohnen oder Radvorstecker zugleich als Auftritte für die Packer dienen. Bey den Fortschritten des Wagenbaues im Allgemeinen haben auch die Achsen der Frachtwagen manche Verbesserung erhalten, und eine vielbewährte Erfahrung hat gelehrt, daſs eiserne, aus sechs Spangen in eine Masse sorgfältig zusammengeschweiſste Achsen vor allen andern, sowohl der Dauerhaftigkeit, als der geringen Kosten wegen, den Vorzug verdienen. Sind die Achsen von Holz, so hat man Büchsen von Eisenblech. Allein diese Art hat auch ihre Unbequemlichkeiten; denn bekommt eine dieser Büchsen einen Sprung, was bey groſser Hitze und schnellem Fahren nicht selten ist, so zieht sich die Wagenschmier durch die so entstandene Oeffnung in den Kern der Nabe, wodurch die Verzäpfungen der Speichen locker werden, ein Unfall, gegen welchen

*) Ueber den Bau der Räder im Allgemeinen und über die Vortheile der breiten Felgen an denselben, über die verschiedenen Achsen u. s. w, wird im IV. Bande dieses Werkes das Nöthige vorkommen.

auf offener Strasse sich nicht wohl eine andere Hilfe finden läſst, als das Einsetzen von Nothspeichen. Der Fuhrmann dürfte am beſsten berathen seyn, der die Auslage für eiserne Achsen, und gegossene, messingene Büchsen, die genau eingeschmergelt sind, nicht scheut.

Die Trag- oder Schanzbäume, 16 Fuſs lang und mit eingezapften Querleisten verbunden, liegen auf dem Vorder- und Hinterschämel fest, und reichen vor- und rückwärts so weit über die Schämel hinaus, daſs dadurch eine richtige Vertheilung und das Gleichgewicht der Last auf den Achsen möglich wird. Die starke, mit eisernen Schienen, die mit Schraubennägeln der Länge nach befestigt sind, beschlagene Langwiede ist mit dem hintern Achsenstock mittelst des Wäderer, mit dem vordern Oberschämel mittelst einer Furkel verbunden. An dem vordern Achsenstock sind die beyden Deichselarme, die an ihren Enden durch das Reibscheid zusammengehalten werden, befestigt und den vordern Oberschämel verbindet der Reibnagel mit seinem Achsenstocke. Die Deichsel erreicht mit ihren Armen eine Länge von 14 Fuſs. An stärkeren Frachtwagen ist die Deichsel oben und unten mit eisernen Schienen belegt, welche der Länge nach mit Schraubennägeln befestigt sind.

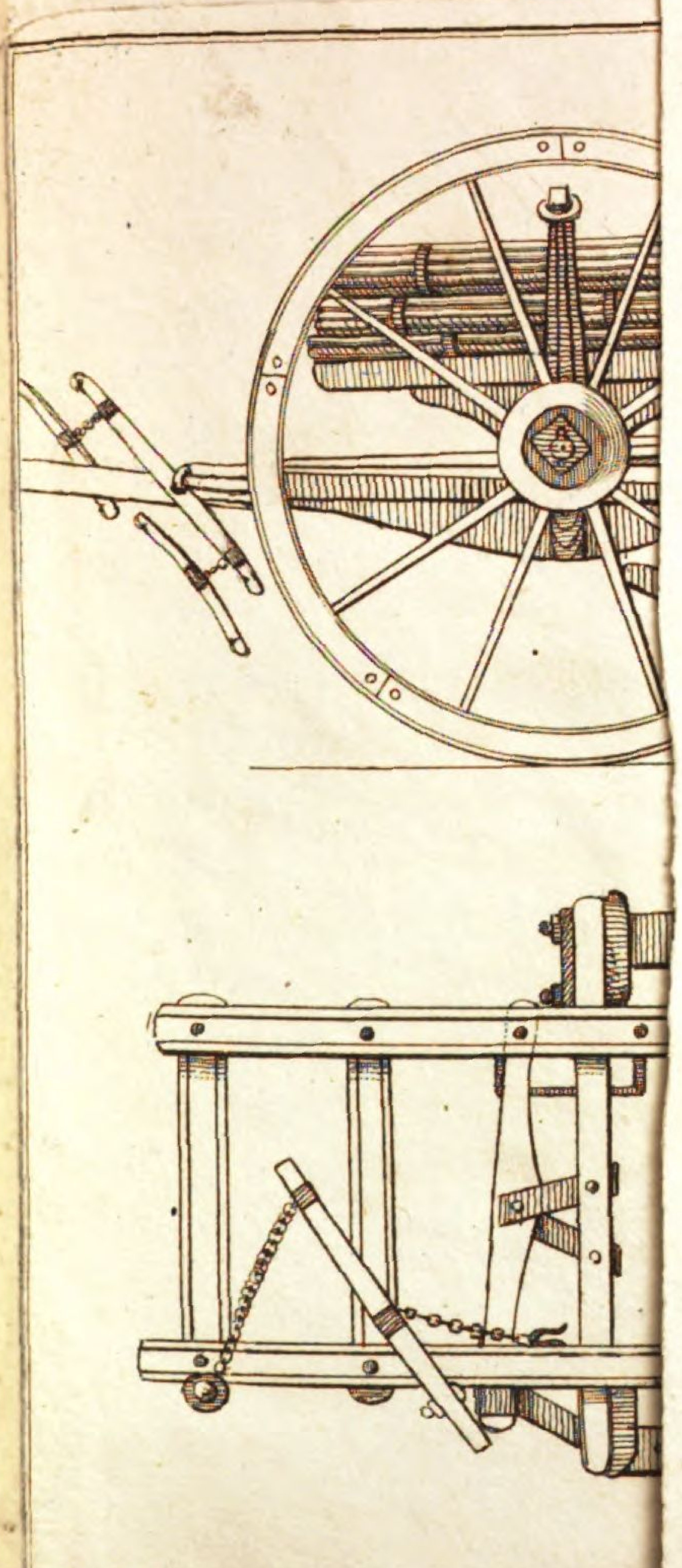
Die beyden Kipfstöcke und die Leixen mit den Leixenringen sind an diesen Wagen nach derselben Art verfertigt, wie an andern Leiterwagen, nur haben sie eine verhältniſsmäſsige Stärke und sind sorgfältig versichert. Jeder Fuhrmann hat eine hinlängliche Anzahl von Ketten an den Wagen angebracht, die nach ihrem Zwecke verschiedene Namen führen, als: Sperr-, Hemm- Nothketten, Eisketten u. s. w. Auch hat der Fuhrmann Alles bey sich, was ihm auf der Reise nothwendig ist, Radschuhe, Winden, Schmeerlogel, Laternen, durch geflochtene Körbe gegen das Zerschlagen gesichert, Siebe und mehr Anderes.

Das Packen dieser Frachtwagen erfordert eine besondere Geschicklichkeit und Umsicht; man hat es in dieser Kunst in der That sehr weit gebracht. Die ganze Last ist mit Stroh und oben mit einer Plache, wie die Fuhrleute es nennen, gedeckt, und gegen den Regen verwahrt, wobey die Einrichtung so getroffen ist, daſs das Wasser nach den Seiten und nach Hinten abläuft.

Die zwey hintern Pferde ziehen an der Deichsel und lenken den Wagen, die vordern Paare, so viel ihrer sind, werden an Sprengwagen vorgespannt. Jedes Pferd ist mit einem gut anschlieſsenden und weich aufliegenden Kummet versehen, welcher nach der Sitte und dem Geschmacke des Landes verziert ist.



I.A.Dusch. sc.



J.C. Genzrot del.

Zäume, Gebisse, Stränge, alles Lederwerk u. s. w. ist stark und fleifsig gearbeitet, und die Euhrleute setzen ihre Ehre darein, Alles immer in gutem und reinlichen Stande zu erhalten. Ihre Eitelkeit geht oft so weit, dafs sie auch sonst nicht beissige Pferde mit Maulkörben versehen, um glauben zu machen, dafs sie recht wilde und unbändige Rosse zu lenken verstehen.

Bey dem aufserordentlichen Handelsverkehr der Engländer, der alle ihre Strassen mit Frachtwagen jeder Art überdeckt, ist es sehr natürlich, dafs sie auf Verbesserung der Transportmittel alle die Sorgfalt und den Scharfsinn verwenden, welche diese erfindungsreiche Nation auszeichnen. Ihre vortrefflichen breiten Strassen und deren breites Geleise erleichtern diese Bemühungen ungemein. Es vergeht daher kaum ein Jahr, ohne dafs neue Erfindungen und Verbesserungen des Frachtfuhrwesens (mitunter wohl auch mehr glänzende, als nützliche) bekannt gemacht und Patente darauf genommen werden. Indefs dürfte es uns zu weit führen, hier alle Einzelnheiten darüber anzugeben, welches um so unnöthiger erscheint, da wir ohnehin im IV. Bande dieses Werkes den Glanzpunkt des englischen Transportwesens werden kennen zu lernen Gelegenheit haben.

Daher hier nur Einiges: Etwa um das Jahr 1819 hat der Engländer *Milton* Wagen in Anwendung gebracht, welche vier vorne und hinten gleich hohe Räder von 6 Fufs Höhe haben. Diese Wagen sind leichter, als Andere, schütteln weniger, überwältigen die Unebenheiten des Weges mit mehr Leichtigkeit, und sind besser gegen das Umwerfen gesichert. Der Herr Baron von *Stachelhausen* hat einen ähnlichen Wagen nach denselben Grundsätzen angegeben, und auf seinen bedeutenden Hammerwerken zu *Trainsdorf* wirklich ausgeführt. Die Räder an diesem Wagen sind 7 Fufs hoch, und er gewährt den bedeutenden Vortheil, dafs die Last unter und über der Achse in einen sehr kleinen Raum concentrirt werden kann.

Tab. CLII. fig. 1. stellt diesen Wagen in ausgeführter Zeichnung vor, und wir glauben, dafs jeder Künstler im Stande seyn wird, nach derselben einen ähnlichen Wagen zu bauen. Die Achsen daran sind aus geschmiedeten Eisenspangen, die Büchsen aus gegossenem Messing.

Im Jahre 1786 wurde zur Verbesserung der Karren in *Frankreich* ein Vorschlag gemacht, der kürzlich in Folgendem bestand: Es sollen die Achsen in den Naben der Räder festgemacht werden, so dafs sie mit den Rädern zugleich umlaufen müfsen. Ferner soll man die Achsen genau abrunden und mit

Fett oder Seife schmieren, oder noch besser, sie von Eisen ausdrehen und in kupfernen, in die Bäume eingelassenen, Büchsen laufen lassen.

Es wurden darüber in *Paris* auf dem Platze *Ludwig XV.* Versuche angestellt, wozu man einen Karren verwendete, der von Menschen gezogen ward. Man belud erst einen gewöhnlichen Karren mit feststehender Achse und laufenden Rädern mit 1000 Pfund Last, spannte zwey Karrenzieher vor, und befahl, sie sollten jetzt den Karren vom Platze ziehen. Sie vermochten es nicht. Man gab ihnen einen dritten Mann zu, und erst jetzt brachten sie die Last vom Platze, aber nicht ohne Schweifs und mit sehr grofser Mühe.

Jetzt wurde dieselbe Last auf einem neuen Karren mit laufender Achse und feststehenden Rädern gebracht, und nachdem die ersten beyden Männer ausgeruht hatten, fingen sie an diesem zu ziehen an. Der geringere Widerstand, den sie sogleich fühlten, war so merklich, dafs sie, nachdem sie einige Ruthen damit fortgefahren waren, stutzten und sich umsahen, ob man ihnen auch die nämliche Last aufgeladen habe. Sie fanden diefs allerdings, und voll Verwunderung fuhren sie nun dieselbe Bahn durch, ohne zu ermüden, ja selbt nur zu schwitzen. Es war in der That ein interessanter Anblick, jetzt zwey Menschen das mit Leichtigkeit verrichten zu sehen, was vorher drey nur mit grofser Anstrengung zu Stande brachten.

Die Achse an diesem Karren war nur von Holz; wäre sie von Eisen gewesen, und in metallenen Büchsen gelaufen, so würde der Unterschied noch viel auffallender gewesen seyn.

Bald darauf wurde in *Bautzen* in der *Oberlausitz* ein ähnlicher Karren verfertigt. Die eisernen Achsen waren, wie an dem Obigen, in der Nabe fest eingezapft, und bewegten sich mit den Rädern zugleich herum. Die beyden unterstützenden Ruhepunkte der Achsen waren zwey starke von Messing gegossene Büchsen. Die Räder waren höher, als gewöhnlich, und man hatte daher Raum unter dem Karren, um in hängenden Wagenleitern Frachtgüter auch da anzubringen. Eine auf diese Art theils oberhalb, theils unterhalb des Wagens geladene Klafter Holz wurde von einem einzigen Pferde fortgezogen.

Selbst an Reisewagen und Carrossen wurde diefs Prinzip in Anwendung gebracht. Der Oberstallmeister Freyherr von *Stein* in *Weimar* hatte kaum von dieser Verbesserung der Karren Nachricht bekommen, als er auf den Ge-

danken gerieth, den Mechanismus der laufenden Achse mit Beyhilfe einiger anzubringenden Frictionsräder auch dafür zu benutzen, und dem Gange des Fahrwerkes noch mehr Leichtigkeit zu geben. Er liefs zum Versuche eine sogenannte böhmische Chaise bauen, deren Mechanismus folgende Einrichtung hatte: Der Wagen hat zwey doppelte Achsen, wovon die obern, auf welchen die Bäume oder die Langwiede ruhen, feststehen, die untern aber, woran die Räder stecken, rund und beweglich sind. Die Achsen stehen nicht in den Naben der Räder fest, sondern sind, wie die gewöhnlichen Räder eines Wagens, beweglich, und vorne mit einer Scheibe verschraubt. Diefs macht das Wenden des Wagens, wo das eine Rad vor- das andere rückwärts läuft, nothwendig.

An beyden Seiten der festen Oberachsen und hart an den Naben der Räder sind zwey starke eiserne Büchsen, jede mit vier kleinen Frictionsrädern, angebracht, unter welchen die ebenfalls bewegliche, runde Achse, die hier einen eisernen, polirten Ring hat, in der Büchse läuft. Die Büchsen sind völlig zu, vor allem Koth geschützt, mit starken Schrauben befestigt, und können mittelst eines trichterförmigen Loches, durch welches man Baumöhl eingiefst, eingeschmiert werden.

Durch die bewegliche Hinterachse, welche hart unter der feststehenden Oberachse läuft, ist ein Loch, ungefähr einen Finger stark, gebohrt, in welches, wenn der Wagen bergab fährt, ein eiserner Nagel gesteckt wird. Dadurch verhindert man die zu schnelle Bewegung des Wagens.

Dieser Mechanismus gab dem Wagen eine unglaubliche Beweglichkeit und Leichtigkeit im Gange, welches die schönen Versuche beweisen, die damit angestellt wurden. *)

Auf Tab. CLII. fig. 2. und fig. 3. ist ein Lastwagen abgebildet, der nach demselben Prinzipe gebaut ist. Das, was wir bisher darüber gesagt haben, wird hinreichend seyn, die Zeichnung verständlich zu machen. aa sind die eisernen, beweglichen Achsen, welche in die Naben bb fest eingezapft sind, cccc. sind die vier Metallplatten, worin die Achsen laufen, dd. die beyden Frictionsrollen, wovon eine in e. besonders abgebildet ist. Sie sind von gehär-

*) Diese Versuche und ihre Resultate sind umständlich beschrieben in J. H. M. Poppe's Encyclopädie des gesammten Maschinenwesens. Bd. II. S. 476 u. f.

tetem, polirten Stahle. Der Bau des Gestelles weicht nicht wesentlich von andern ab, die zu gleichem Gebrauche bestimmt sind, übrigens macht die Zeichnung Alles deutlich.

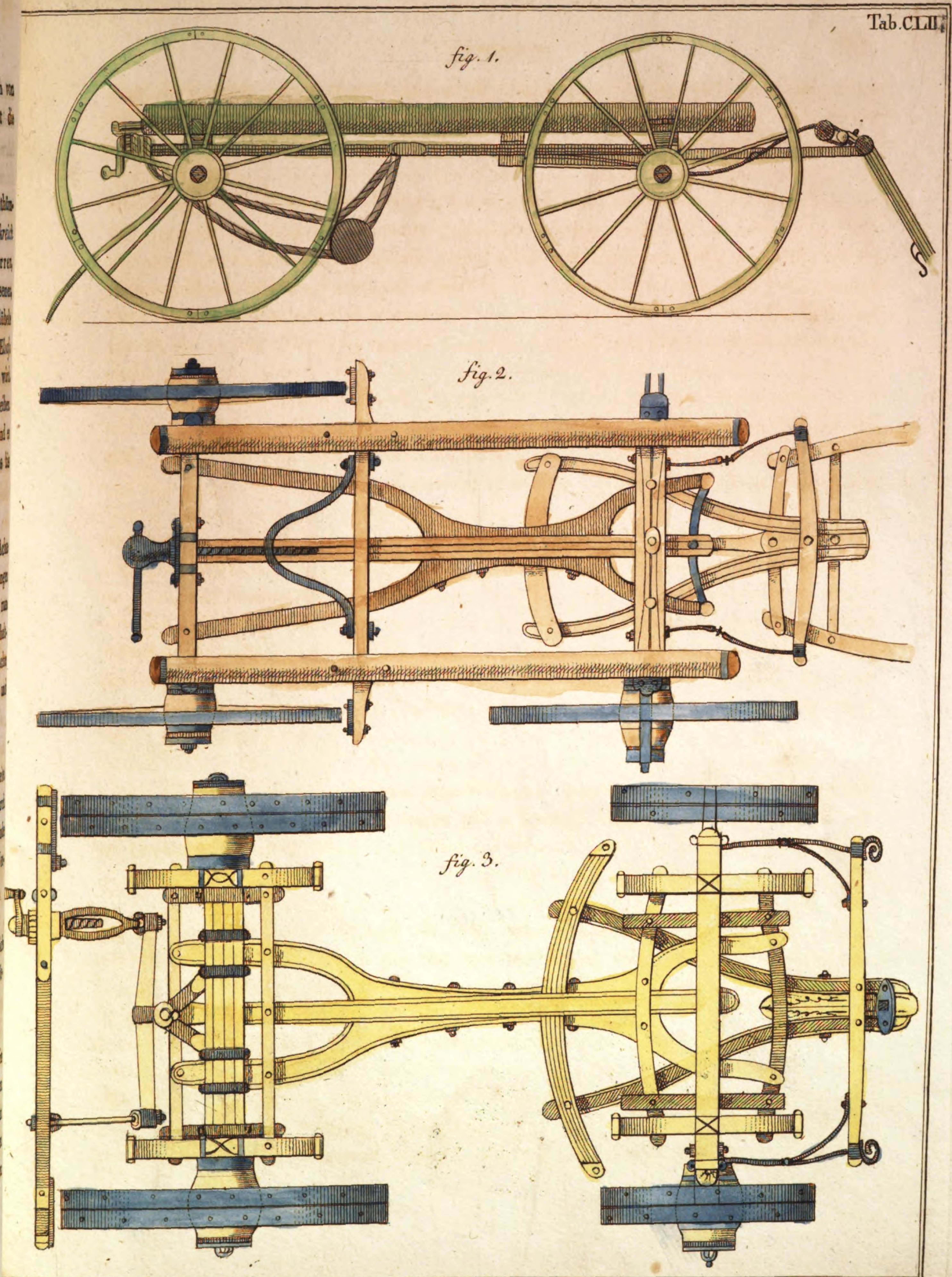
Fig. 4. auf derselben Tafel stellt ein Fahrwerk vor, zu einem eigenthümlichen Gebrauche. Mittelst dieses einfachen Karrens werden in *Frankreich* jährlich mehrere Millionen in Verkehr gesetzt. Es ist ein Poudrette-Karren, worin der Inhalt der Abtritte aus den gröſsern Städten in wohlverschlossenen, und in Rücksicht auf ihren Gebrauch, bewunderungswürdig reinlichen Kübeln auf die eigens zur Bereitung dieses trefflichen Düngers, Poudrette, im *Elsaſs* Ulmergrün genannt, bestimmten Plätze vor die Städte hinaus geschafft wird. Es ist hier nicht der Ort, die Bereitungsart dieses Düngers zu beschreiben. Die Erfolge der Anwendung desselben gehen oft bis zum Wunderbaren, und es ist zu bedauern, daſs diese Quelle des Wohlstandes und des Reichthums bis zur Stunde noch in so vielen Ländern unbenützt bleibt.

Die Kübel (hier eilf auf einer Seite) werden rechts und links der Achse im Gleichgewichte aufgestellt, und vor- und rückwärts durch Schutzstangen gegen das Abglitschen gesichert. An Ort und Stelle angekommen braucht man nur den Ring am Hintergeschirr aus seinem Hacken zu lösen, die beyden Aufhaltringe und die Bauchgurtschnalle los zu machen, und die Gabelenden vorne sachte in die Höhe zu heben: so gleiten die Kübel langsam übe rdie Tragbäume hin und können mit geringer Mühe abgenommen werden.

Fig. 5. ist der Grundriſs eines Karrens, mit Felgen von 6 Zoll Breite. Es ist an demselben eine mechanische Sperre angebracht, die blos durch ein Zugscheitel am hintern Schämel in Bewegung gesetzt wird. Im IV. Bande dieses Werkes werden wir darauf zurückkommen, wenn von Sicherungs-Vorrichtungen im Allgemeinen die Rede seyn wird.

Tab. CXXV. fig. 8. stellt einen Mauth-Wagen vor, dessen man sich in *Paris* bedient, Waaren und Güter von der Mauthhalle an den Ort ihrer Bestimmung zu verführen. Sie sind gewöhnlich grau angestrichen.

Es gibt in *Paris* viele Personen, die solche Wagen halten, und darin ihren Lebensunterhalt suchen und reichlich finden. Sie haben ihre bestimmten Häuser und sind auch sonst sehr um die Addressen der Fremden bemüht. Man kann mit voller Sicherheit auf ihre Pünktlichkeit rechnen. Gewöhnlich haben sie gut abgerichtete Hündchen, die den Wagen bewachen, während sie einen



Ginzrot del. *C. Schleich sc.*

Theil ihrer Ladung in einem Hause abgeben. Der Bau des Wagens ist sehr einfach, und fest, das Wesentliche ist eine Doppelwinde, durch welche mittelst eines Sails oder besser eines Riemens die verschiedenen Ballen fest geschnürt werden können.

Güldenstädt hat auf seinen Reisen durch *Rufsland* in *Georgien* Lastwagen von einer ganz besondern Bauart angetroffen. Sie haben nämlich eine bewegliche Achse, zwey unbewegliche Räder und eine Scheibe, von zwey Fufs im Durchmesser. Auf der Achse liegen zwey Stauden, die mit den hintern Enden auf der Erde schleifen. Auf diesen Stauden liegt die Ladung, die zwey Ochsen an einem Joche um den Hals ziehen.

Wenn wir in dem Vorigen bereits manche bedeutende Verbesserungen in dem Fracht-Fuhrwesen angedeutet gefunden haben, so sehen wir dasselbe auf Tab. CLV. auf einer noch viel höhern Stufe der Vollendung. Es sind darauf drey verschiedene französische Schnell-Lastwagen mit einer mechanischen Sperre (*Roulages accéllérés de la Bourgogne*) abgebildet. *)

Fig. 1. ist, der Stärke und Tragkraft unbeschadet, sehr niedlich, und in allen Theilen fleifsig und leicht ausgearbeitet. Es wird gewöhnlich nur von einem starken Gebirgsgaule gezogen; im Nothfalle werden zwey oder mehrere Pferde hinter einander vorgespannt. Diese gewöhnen sich sehr leicht, gehen pünktlich hinter einander im Schritte, und keines weicht aufserhalb des angezeigten Fahrweges ab. Die Vorder- und Hinterräder sind genau von gleicher Höhe und mit eisernen Reifen im Ganzen beschlagen. Die Achsen werden von vierfachem Stabeisen zusammengeschmiedet, und in messingenen Büchsen laufend abgedreht. Die hölzernen Schanzbäume sind von reinem, ausgewählten Buchenholze, rund gearbeitet und auf dem vordern und hintern Schämel, einen Schuh überlangend, eingezapft.. An die Langwiede ist eine Winde befestigt, mittelst welcher ein runder, vier Zoll dicker Prügel aus hartem Holze so gegen die Schienen der hintern Räder angezogen werden kann, dafs diese dadurch nach Belieben gesperrt werden. Am hintern Achsenstocke sind zwey sogenannte Berggabeln angebracht, und das Pferd zieht gewöhnlich an einer Lander

*) Der Beschreibung der mechanischen Sperren und überhaupt aller Sicherungs-Vorrichtungen beym Gebrauche der Fahrwerke wird im vierten Bande dieses Werkes ein eigenes Capitel gewidmet werden.

ohne Gabel. — Dieses ist die einfachste Art, auf welche die Franzosen ihre Frachtgüter schnell zu versenden gewohnt sind.

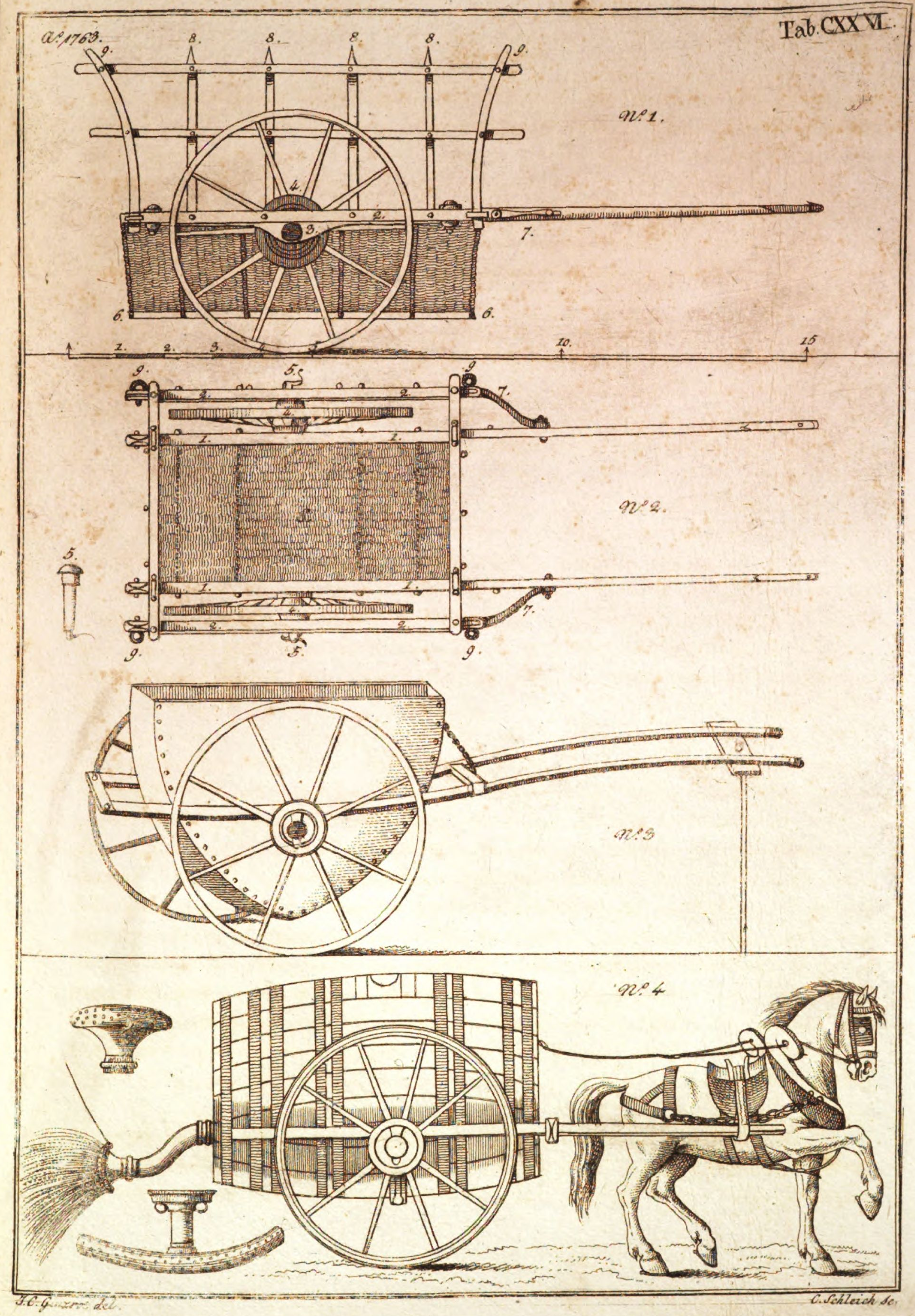
Fig. 2. und fig. 3. sind zwey andere **Frachtwagen** von neuerer Bauart. Wir haben uns bemüht, die Zeichnung so deutlich auszuführen, daſs man daraus den sinnreichen und zweckmäſsigen Bau dieser Wagen und der angebrachten Radsperren besser entnehmen kann, als durch eine noch so wortreiche Beschreibung.

Tab. CXXVI. fig. 1. und fig. 2. gibt die Abbildung und den Grundriſs eines Karrens, für dessen Erfindung *Faggot*, Oberdirector der Landmessung, der Charten- und Justirungswerke im Jahre 1763 von der Academie der Wissenschaften in *Stockholm* eine Preismedaille erhalten hat.

Das ganze Gestelle ist so gebaut, daſs die Last nicht zu schwer auf den Rücken des Pferdes drückt, sondern auf den Rädern im Gleichgewichte ruhet, so, daſs das Pferd nur zu ziehen, aber nichts zu tragen hat. 7. sind zwey Stützen, welche der Dauerhaftigkeit wegen die äuſsern Berren mit den Hauptberren, Tragbäumen oder Brancarden verbinden. Die aufrechten Schwingen 8. an den Seitenleitern sind deſswegen zugespitzt, damit man noch Gebunde Heu und Stroh daran hängen kann. An den vier Ecken werden die Leitern durch vier Stangen 9. unterstützt.

Auf diesen Karren kann auf ebenem Wege mehr Last geführt werden, als auf jedem Andern gewöhnlichen. Auſserhalb der Berren, Gabeldeichsel, Lander oder Brancarden 1. liegt noch auf jeder Seite eine kürzere Brancarde 2. unter welchen die Achsenstöcklein oder Backenstücke 3. befestigt sind; zwischen beyden läuft das Rad 4., welches mit wildem Birnen-, Cornel-, Hagenbuchen- oder anderm harten Holze ausgebüchset wird. Durch jedes Rad läuft eine kleine eiserne Achse 5., anderthalb Zoll dick abgedreht, und auf der einen Seite, wo solche durch das innere Stöcklein gesteckt wird, ist solche viereckig, und mit einem länglichten Kopfe versehen. Auf der andern Seite, wo das zugerundete Ende dieser kleinen Achse zu dem Stöcklein zwey Zoll weit hervorsteht, wird eine Mutter eingeschraubt, oder nur ein Vorstecker durchgeschoben.

Da die Achse nicht im Ganzen durchläuft, so ist der Raum zwischen den Berren oder Landern nicht unterbrochen, und also zum Aufladen der Lasten bequemer und vortheilhafter. Auf diesen Berren liegt kein Boden, wie ge-



J. C. [illegible] del. C. Schleich sc.

wöhnlich, sondern der Boden 6. besteht, aus einer Rahme oder zusammengefügten Brettern, und ist ringsum in Kettchen, Stricken oder Flechten von Weiden in gehöriger Höhe, je nachdem es die unebenen Wege oder die tiefen Geleise erfordern, aufgehangen. Um kleine Sachen zu führen, kann man auf den untern Boden eine viereckig geflochtene Lenne, einen Weidenkorb, Grätzen oder Zäune stellen.

Auf ebenem Wege läſst sich mancherley anbringen, welches den Gang des Wagens erleichtert, oder die Last der Trag- und Zugthiere mindert, als nämlich durch eine angemessene Höhe und vernünftigen Bau der Räder, durch die Gestalt der Achsen, Spindeln, oder vermittelst der Nabenbüchsen, und das Gleichgewicht im ganzen Gestelle. Aber noch ist kein Fuhrwerk entdeckt worden, welches mit gleichem Vortheile Berg auf und Berg unter, wie auf dem flachen Wege fortgezogen wird; denn Berg auf hört alle Berechnung auf, die ganze Last des Wagens liegt oder hängt unaufhörlich an dem Zugthiere, es mag gehen oder still stehen, ja öfters muſs es mit verdoppelter Kraft nicht nur den Widerstand des Weges überwinden, sondern solche auch zur Hebung der Last anwenden, weſswegen man auch die Berggabeln, Berghunde hinten einfallen läſst, um die Zugthiere ausschnaufen zu lassen. Berg unter ist alles umgekehrt und die ganze Last hängt nun dem Pferde auf dem Hintern, wie vorhin auf der Brust. Dieser Druck wird durch gute Hintergeschirre und durch die Sperrung der Räder vermindert.

Fig. 3. stellt einen Sand- oder Kieskarren vor, wie dieselben jetzt schon vielfältig gebraucht werden. Er ist nach denselben Grundsätzen gebaut, wie *Faggot's* Karren. Ist der Fuhrmann an Ort und Stelle angekommen, so macht er vorne das Sperrkettchen auf, worauf der Kasten nach rückwärts überschnellt, und sich selbst entladet. Dieser Karren gibt auſserdem noch den Vortheil, daſs man z. B. beym Aufführen der Landstrassen immer die gleiche Quantität zur Stelle bringt, zu welchem Zwecke man sonst besondere Vorrichtungen nöthig fand. So hatte man auf den Chausséen in den Rheingegenden, um die Kieshaufen von gleicher Gröſse zu machen, früher einen Kasten ohne Boden und Deckel, wie er sich Tab. XXXVII. B. fig. 5. abgebildet findet.

Fig. 4. auf Tab. CXXVI. ist die Abbildung eines Karrens mit einem Wasserfasse, dessen man sich in groſsen Städten zum Besprengen der Strassen und Spazirwege gegen den Staub bedient. Er zeichnet sich dadurch von den Gewöhnlichen aus, daſs seine Achse nach der Krümmung des Fasses

gebogen ist, wodurch ein Theil der Last unter die Tragbäume zu liegen kommt, und so dem Pferde eine grofse Erleichterung zugeht.

Vial, Gutsbesitzer in *London*, hat in einer eigenen Abhandlung eine verbesserte Einrichtung der zweyräderigen Wagen vorgeschlagen.

Die Absicht dieser Abhandlung ist, einen Wink zu geben, wie die zweyrädrigen Güterkarren oder Krämerwagen sollten gebaut werden, wenn man mit einem Pferde eine Last fortbringen will, wozu sonst zwey oder drey Pferde nöthig sind. Wenn die Strasse eben ist, so ist gar keine Einwendung gegen die gewöhnlichen Karren zu machen. So schwer sie anch geladen seyn mögen, so sind sie auf ebenen Wegen leichter, als die vierräderigen fortzubringen, weil der Fuhrmann das Pferd bald rechts bald links mit Leichtigkeit lenken kann, und die beyden Tragbäume alsdann gleich Hebeln dienen, die den Karren aus den tiefsten Geleisen herausheben.

Anders aber ist es, wenn der Karren Berg auf oder Berg ab geht, besonders wenn er hoch geladen ist. Da leidet das arme Pferd; denn wenn es aufwärts geht, so hat es die meiste Last auf dem Rücken liegen, und aufser seiner eigenen Last mufs es noch die des Karrens tragen.

Es käme daher Manchem erwünscht, meint *Vial*, wenn man eine Art erfinden könnte, dafs man die Tragstangen des Karrens so auf der Gabel, worin das Pferd geht, vor und rückwärts schieben könnte, etwa mittelst einer kleinen angebrachten Winde, wodurch die Last stets im Geichgewichte läge.

Diese könnte man so einrichten, dafs die Last sehr bequem auf dem Rücken des Pferdes vertheilt würde, damit sowohl Berg unter, als Berg auf das Pferd keiner besondern Anstrengung ausgesetzt wäre.

Diejenigen, welche schon in *Schottland* gereiset sind, werden ohne Zweifel eine eigene Gewohnheit der Kärrner daselbst bemerkt haben. Wenn diese an den Fufs eines Berges gelangen, so nehmen sie von dem hintern Theile des Karrens Decken und Teppiche herunter, und legen sie auf den Rücken des Pferdes, um das Gewicht der Tragstangen oder Gabeln zu erleichtern. Befindet sich auf dem hintern Theile ein Kistchen oder Päckchen von einiger Schwere, so wird es hinten weggenommen und auf die Gabel gelegt. Diese Gewohnheit findet sich auch in vielen Gegenden *Frankreichs*.

Man sieht, daſs diese Leute, ohne *Vials* Abhandlung studirt zu haben, was sich wohl verbürgen läſst, doch seine Grundsätze befolgen, und auf diese einfache Weise ihren Pferden eine Erleichterung zu verschaffen wissen.

Dieser nämliche *Vial* bemerkt in einer andern Stelle, daſs man fast durchaus die schädliche Gewohnheit habe, die Sprengwagen zu hoch in den Frachtwagen zu stellen, hauptsächlich die, woran nur zwey Pferde in Kummetgeschirren ziehen, da solche doch höchstens nur die Höhe des Centrums der hintern Naben haben sollte, und schon der gelehrte *Emmerson* sagt in seinen *principles of mechanic*, daſs ein Pferd mit seiner Kraft ungehindert ziehen kann, wenn seine Zuglinie über die Horizontale sich 15 Grade am Vordertheile in die Höhe erhebt.

Dieses mag auch wohl recht seyn an allen den Fahrwerken, wo die Rosse an festen Deichseln ziehen müſsen, deren vorderes Ende nach Vorschrift in die Höhe gerichtet ist, wie an den *Messageries*, *Diligences*, *Hackneys*, den gewöhnlichen Landkutschen u. s. w.

Die Anwendung des Fracht- und Transportfuhrwesens im Kriege ist ausgebreitet und mannigfaltig, aber wir haben in Zeiten gelebt, welche uns dieselbe so vollständig haben kennen gelehrt, daſs ihre ausführliche Beschreibung unter die ganz entbehrlichen Dinge gerechnet werden darf. Wir gedenken deſswegen hier nur einige der minder bekannten Fahrwerke zum Kriegsgebrauche und dann diejenigen anzuführen, die in neuerer Zeit groſse Veränderungen und Verbesserungen erfahren haben. Wir haben schon oben Seite 99 zur Vergleichung zwischen dem Alten und Neuen einen Wagen zum schnellen Transport des Fuſsvolkes von einem Orte zum andern angeführt, wie wir ihn Tab. XVI. fig. 3. abgebildet finden.

Diese Wagen wurden im Jahre 1803 in *England* gebaut, als sich dasselbe von *Frankreich* mit einer Landung bedroht sah. Sie hatten die Bestimmung, schnell die nöthige Truppenmasse auf dem bedrohten Punkte zu vereinigen, und waren deſswegen auf allen Theilen der Küste, die angegriffen werden konnten, in groſser Anzahl in Bereitschaft.

Auf derselben Tafel fig. 4. bis fig. 8. sind Wagen und Vorrichtungen für Brandracketen; wir halten dafür, daſs unsern Lesern eine umständlichere Behandlung dieses Gegenstandes nicht unwillkommen seyn wird.

Es ist eine vielleicht wenig bekannte Thatsache, daſs das, was wir heute congrevische Racketen nennen, schon den Sarazenen bekannt gewesen, und von diesen in den Kriegen der Kreuzzüge angewendet worden ist. Sie führten, sagt die Geschichte, in ihren Armeen eine Menge langer Röhren mit, die mit griechischem Feuer gefüllt waren. Diese warfen sie brennend in die Reihen der feindlichen Reiter und verbreiteten dadurch einen zerstörenden Feuerstrom über denselben, der, unauslöschbar und bis auf die Knochen durchbrennend, die geschlossenen Schwadronen öffnete und zerstreute, worauf es den sarazenischen Reitern leicht war, die Niederlage zu vollenden. Diese mörderische Kunst war verloren, bis es in unsern Tagen dem englischen Artillerie-General, Aufseher des königl. Laboratoriums und Parlements-Mitgliede, *William Congreve*, gelang, das menschliche Geschlecht aufs Neue damit zu beschenken. *Congreve's* Landsmann, *Bellfort*, verbesserte diese neue Erfindung, und baute für diese Racketen eigene Laffeten, worauf sie, gleich anderm groben Geschütze, dem Heere nachgeführt werden können.

Eine congrevische Rackete ist eine länglichte, cylinderische Röhre von Eisenblech, welche mit einem festen brennbaren Satze angefüllt ist, der, wenn er entzündet wird, sich in eine elastisch-flüſsige Materie auflöst.

An einem Ende ist jene Röhre bis auf eine, mit derselben concentrische Oeffnung geschlossen, deren Durchmesser beyläufig den dritten Theil des äuſsern Durchmessers der Rackete, oder ihres Calibers beträgt. Diese Oeffnung oder das sogenannte Zehrloch, bildet die Grundfläche eines hohlen Kegels, welcher in dem Satze ausgebohrt ist, mit der Rackete ein und dieselbe Achse hat und weit in dieselbe hineinreicht.

Dieser hohle Kegel oder die sogenannte Seele der Rackete dient dazu, daſs bey der Entzündung des Satzes eine gröſsere Oberfläche desselben Feuer fange, und er sich sogleich desto schneller in eine elastisch-flüſsige Materie auflöse.

An dem andern Ende der Rackete werden die Körper befestigt, welche durch dieselbe fortgetrieben werden sollen, nämlich: Bomben, Granaden, Schrottbüchsen oder Brandhauben. Die Schrottbüchsen sind theils mit Pulver, theils mit Kugeln oder Bleystücken gefüllt, und die Brandhauben sind cylinderförmige, vorwärts zugespitzte, und seitwärts durchlöcherte, mit einer Art geschmolzenen Zeuges gefüllte Büchsen. Die Spitze derselben ist von massivem

Eisen, und dringt daher leicht in Holzwerk ein, welches der, durch die Löcher jener Haube ausspritzende, geschmolzene Zeug, entzündet.

Die Brandröhren aller dieser Körper stehen mit dem Racketensatze in Verbindung, und entzünden sich daher beym Abbrennen des Satzes. Seitwärts an den congrevischen Racketen, gegen ihre beyden Enden, sind zwey durchlöcherte Eisenbeschläge befestigt, durch welche Beschläge, unmittelbar vor dem Abfeuern der Racketen, ein vierkantiger, hölzerner Stab gesteckt wird, der sieben bis acht mal so lang, als die Rackete, ist, und bey dem an diese befestigten Ende $\frac{1}{2}$, bey dem andern aber nur $\frac{1}{8}$ derselben zur Breite hat.

Ist dieser Stab, dessen Nutzen sich später zeigen wird, durch die erwähnten Beschläge geschoben, dergestalt, daſs er nicht über den Vordertheil der Rackete, woran nämlich die fortzubringenden Körper befestigt sind, heraussteht, und daſs die Rackete $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Caliber unter dem Zehrloche im Gleichgewichte liegt; so wird derselbe vermittelst der in jenen Beschlägen befindlichen Löcher, an die Rackete festgenagelt, und dann diese auf das zum Abfeuern nöthige Gestelle gebracht.

Die Gestelle der congrevischen Racketen sind jenen der Mahlerstafeleyen ähnlich, werden aber verkehrt, wie die Mahlergestelle aufgerichtet, das heiſst so, daſs sich ein darauf liegendes Bild dem Feinde zeigen würde. Gegen jedes der beyden Enden des beweglichen Fuſses eines aufgerichteten Gestelles ist eine Gabel angebracht, wovon die obere die Rackete, die untere den Stab aufnimmt, und gegen die Mitte jenes Fuſses befindet sich eine Vorrichtung um seinen Neigungswinkel zu erkennen.

Die kleinen Racketen können sowohl, als ihre Gestelle, von Menschen, in gröſserer Anzahl auch von Pferden getragen werden; ein Gestelle aber kann auch der Reiter anstatt des Carabiners führen. Wenn sie zusammengelegt sind, so werden sie im freyen Felde wie grobes Geschütz benützt, und auch zur See auf den Schiffen mit Vortheil gegen die feindlichen Küsten angewendet.

Die groſsen Racketen werden in Würsten und Munitionskarren geführt, wovon Erstere zugleich zur Fortbringung der Bedienung, und auch als Laffete zum Abfeuern der Rackete dienen, Letztere aber auch das Gestell enthalten.

Um die Würste als Laffeten zu gebrauchen, werden sie am rückwärtigen Ende abgeprotzt, und zwey Racketen, deren Stäbe auf der Wurst ruhen, in Gabeln gelegt, welche an dem vordern Ende derselben angebracht sind.

Wegen der Länge der Würste aber können die Racketen nur in einem flachen Bogen daran abgefeuert werden, und daher bedient man sich der Gestelle, so oft sie in einem hohen Bogen zu werfen sind.

Jede Rackete wird endlich abgefeuert, indem man mit einem brennenden Zündlichte durch das Zehrloch hineinfährt.

Die Kraft, welche auf die aus Geschützen abgefeuerten Körper wirket, ist so groſs, daſs diese eine bedeutende Metalldicke erhalten müſsen, um durch jene Kraft nicht zersprengt zu werden.

Nun aber werden vermittelst der congrevischen Racketen die nämlichen Körper, wie vermittelst der Geschütze fortfliegend gemacht, und demnach vermag die forttreibende Kraft jener Racketen nicht, ihre dünnen Hülsen zu zersprengen.

Hieraus folget, daſs die forttreibende Kraft der congrevischen Racketen viel geringer seyn müſse, als jene der aus Geschützen abgefeuerten Körper, und daſs hingegen, wenn die erwähnten Racketen eine weite Strecke durchfliegen sollen, ihre forttreibende Kraft binnen eines desto gröſsern Zeitraums wirken müſse, als die entzündete Ladung der Geschütze.

Der Satz der congrevischen Racketen kann sich also nur binnen eines bedeutenden Zeitraums in eine elastisch-flüſsige Materie auflösen, folglich nur ein langsam brennender Satz seyn.

Ein seitwärts gegen die Bahn einer Rakete blasender Wind muſs dieselbe unumgänglich unter einen Winkel aus ihrer anfänglichen Richtung abwenden, und hat sich einmal eine Rackete gewendet, so treibt sie die Ausdehnungskraft ihres noch nicht verbrannten Satzes selbst nach einer falschen Richtung fort.

Jedermann weiſs, wie sehr die Artilleristen und sogar die Schützen den Wind berücksichtigen, und daſs [folglich die Wirkung desselben nicht nur gegen Kanonen, sondern sogar gegen kleine Gewehr-Kugeln nicht

unbedeutend seyn kann. Wie groſs muſs also dessen Einfluſs auf die Bahn der Racketen seyn?

Schlüſslich noch aus den Ueberlieferungen zur Geschichte unserer Zeit (Jahrgang 1818, Heft 13.) den Auszug eines Berichtes, welcher den 23. März 1818 von dem Marschall, Herzog von *Ragusa*, der königl. Academie der Wissenschaften zu *Paris*, in Betreff der Fortschritte der Artillerie und des Genie-Wesens in *Groſsbrittanien* gemacht wurde, da dieser Bericht mit dem hier aus der Theorie abgeleiteten Resultate übereinstimmend ist, daſs die congrevischen Racketen nur von einem sehr beschränkten Nutzen sind.

In diesem Berichte heiſst es nämlich: Der General *Congreve* ist auch durch die nach ihm benannten Racketen berühmt worden. Bekanntlich sind diese, ehe er ihre Anwendung nach *England* versetzte, von den Indianern gebraucht worden, die sich ihrer gegen die brittische Armee bey *Seringapatnam* bedienten. Man hatte dieselben auch schon in *Frankreich* vorgeschlagen, hier aber ward dafür gehalten, daſs ein Verfahren, welches mehr Lärm, als Schaden anrichtet, im Kriege von wenig Nutzen seyn dürfte. In *England* glaubt man, (oder behauptet wenigstens sehr grundlos) die Racketen hätten vorzüglich in der Schlacht bey *Leipzig* groſse Resultate hervorgebracht. Die Artillerie-Officiere verschiedener Mächte beschäftigen sich auch ernstlich damit, hoffentlich wird die französische Artillerie, welche einigermassen berechtigt ist, Beyspiele zu geben, sich nicht verleiten lassen, diesen zu folgen; denn in kleiner Anzahl, besondere Fälle ausgenommen, leisten diese Racketen gar nichts, und allerdings würde die Menschheit viel eher, als die Kriegskunst, sich zu freuen haben, wenn keine andern, als solche Waffen gebraucht würden. (Auszüge aus Minervas Blüthenkränzen, gewunden für deutsche Krieger von *I. v. Train.)* *)

Tab. CXXV. fig. 6. stellt eine russische Feldschmiede vor, welche der Verfasser vor mehreren Jahren bey dem Durchmarsche der Russen durch *Landshut* abgezeichnet hat. — Die Feueresse schlieſst sich mittelst zweyer Läden, der Blasbalg ist unter dem Kasten, durch den gewölbten Deckel gegen Wind und Wetter geschützt. Vorne ist ein Sitz für zwey Schmiede angebracht, unter diesem ein groſser Behälter für Werkzeuge u. s. w; hinter dem Blasbalge ein kleines Kohlenmagazin.

*) Vergl. Weber chymische Artillerie im 24. Bande von Dingler's polytechnischem Journale, 1827. S. 311 u. f.

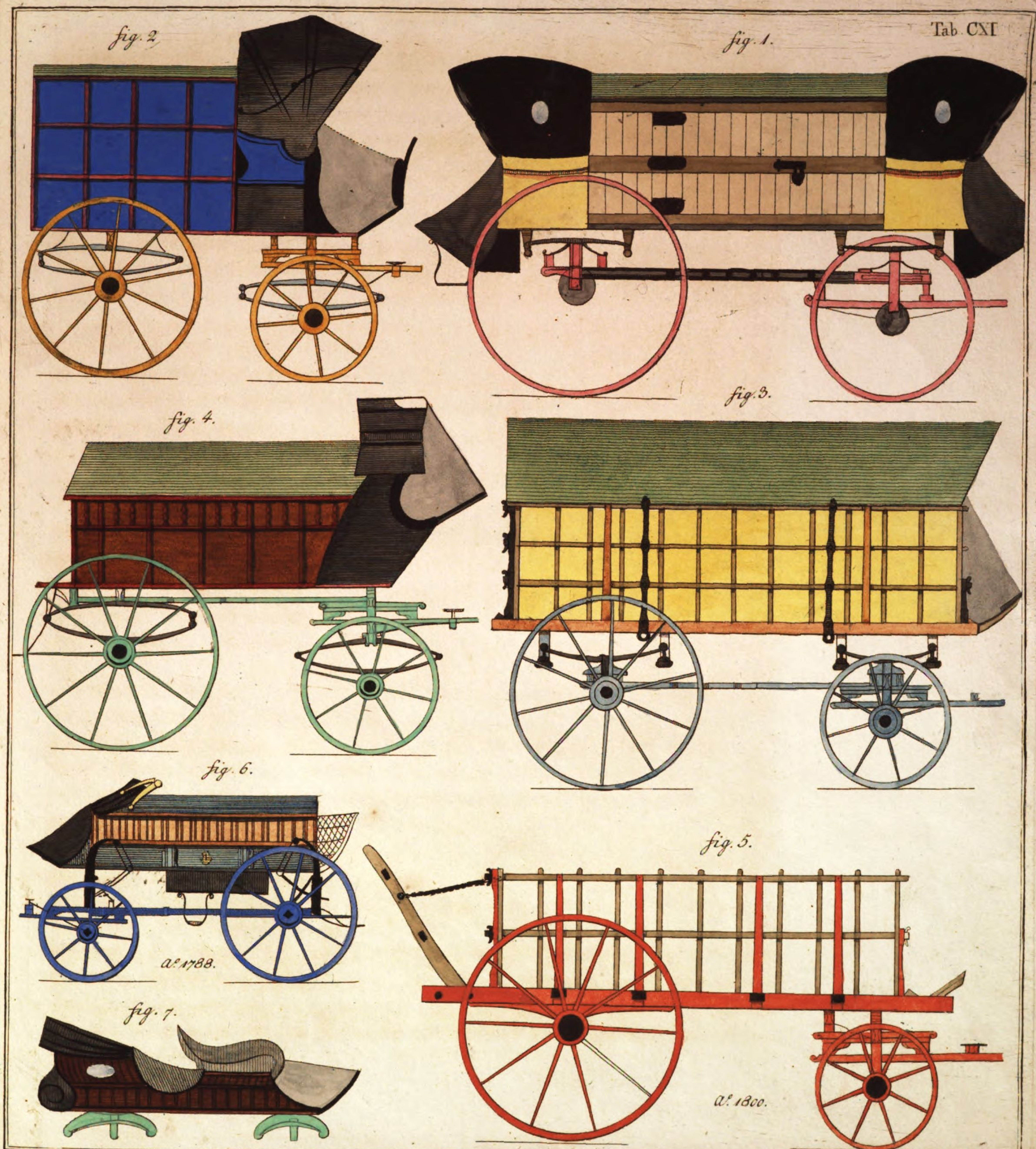
Tab. CXXIX. fig. 1. ist eine ähnliche Vorrichtung abgebildet, welche aber nicht in Anwendung gekommen. Es ist ein Kochwagen zum Feldgebrauche, welchen der königl. Baurath, Herr *Baumgarten*, erfunden, und Sr. Majestät dem Könige *Maximilian* von *Bayern* zur Probe vorzuführen die Ehre gehabt hat. Der ganze Kasten war aus eisernen Blechtafeln zusammengefügt; in dem obern Boden waren vier Kessel für Fleisch und Gemüse eingesenkt und festgemacht und zwischen ihnen ein Rohr zum Abzug des Rauches hinausgerichtet. Das Thürchen oder Schürloch war an der Seite angebracht und die Länge des Gestelles hinlänglich berechnet, das die Hitze des Ofens die Bestandtheile des Wagens nicht angreifen konnte.

Man baute in neuerer Zeit auch fahrbare Militär- oder Feld-Mühlen, und Militär- oder Feld-Backöfen. Beyde nützliche Erfindungen verdanken wir einem Officier der französischen Nationalgarde, Herrn *Albert*. Die Militär-Mühle ist im 19. Bande von *Dinglers* polytechnischem Journale Seite 238 abgehandelt, der Feldbackofen kommt im 25. Bande desselben Journals Seite 372 vor. Der Ofen besteht aus zusammengenieteten Platten von Eisenblech; Alles an demselben ist hieraus verfertigt. Zur Verminderung des Ausstrahlens der Hitze ist der ganze Ofen mit Holz umkleidet, und die Zwischenräume zwischen der Umkleidung und dem Ofen sind mit Sand ausgefüllt, wozu indeſs gut ausgebrannte Asche vorzüglicher gewesen wäre, die leichter und ein schlechterer Wärmeleiter ist. — Der Ofen kann von einem Pferde gezogen werden.

Tab. CXI. fig. 5. zeigt einen gewöhnlichen Militär-Rüstwagen, ohne Deckel und ohne Sitz für die Begleiter. Dieser Wagen bedient man sich auch als Transportwagen für Verwundete. Da an diesem Wagen natürlich keine Stahlfedern angebracht sind, so sucht man die Prellstöſse durch Matratzen, die man auf den Fuſsboden des Wagens legt, oder durch Stroh zu mildern. Um den Regen abzuhalten, wird eine leinene oder wollene Decke über Reife gespannt, und fest angezogen. Auch die gemeinen Bauern- oder Leiterwagen werden zu diesem Zwecke auf ähnliche Weise verwendet.

Es wurden aber zum Transporte von Kranken und Verwundeten im Felde eigene Wagen gebaut; viele Sachkundige Männer und edle Menschenfreunde haben dieser Erfindung ihr Nachdenken und ihren Scharfsinn gewidmet.

So sehen wir auf derselben Tab. CXI. in fig. 6. einen Krankenwagen, wie solche schon im Jahre 1788 bey den englischen Heeren gefunden wurden.



J. C. Ginzrot del.

C. Schleich Sc.

Der Kasten hatte inwendig sechs französische Schuh Länge im Lichte. Zwey Verwundete konnten hinlänglich auf einer begurteten Rahme, die von hinten in Falzen eingeschoben wurde, und einer mit Roſshaaren gefüllten Matratze neben einander liegen. Der gewölbte Kasten-Deckel war mit Leder überzogen, der Kasten hing zwischen vier sanften S Stahlfedern, und am Vordertheile desselben war ein zweyter Kasten mit Verdeck zum Zurücklegen angebracht. Ein Knieleder und zwey feine lederne Regenmäntel schützten die beyden Feld-Aerzte gegen Wind und Regen, welche diesen Wagen im Felde beygegeben waren, und die in den dazu bestimmten Kästchen ihre nöthigen Instrumente und Arzeneyen wohl verwahrt bey sich führten.

Je wichtiger und wohlthätiger diese Krankenwagen sich bewiesen, desto mehr vervielfältigten sich die Versuche zu ihrer Einrichtung und desto weniger konnte man sich über die Grundsätze vereinigen, nach welchen sie eigentlich gebaut werden sollten.

In der That, von den vielen Musterproben, welche von vollkommenen gut überlegten und dauerhaft gebauten sogenannten Kranken-Wagen erschienen sind, bey welchen die Erfinder sich schmeichelten, Alles vereinigt zu haben, was zur sorgfältigen und sichern Fortschaffung der schwer verwundeten Krieger vom Schlachtfelde in das bestimmte Lazareth wünschenswerth seyn konnte, sind noch wenige so geglückt, daſs sie als Beyspiel zur Nachahmung hätten vorleuchten können. Obgleich die Regierungen nicht ermangelt haben, den Erfindungsgeist der Kenner durch Belohnungen anzufeuern, und ihren nöthigen Auslagen zu Hilfe zu kommen, so hat bis jetzt noch keine von allen so rühmend angepriesenen Erfindungen den Erwartungen vollkommen entsprochen.

Einige behaupten, man sollte nie mehr, als zwey Bleſsirte neben einander in einem sechs Schuh langen, rund gewölbten Chaisenkasten auf eine gut gefüllte Strohmatratze legen, die inwendig 40 Zoll breit ist, und solche schwebend an den vier Boden-Schwellenenden in vier doppelte Traggloben hängen, die von vier starken ledernen Ringen in vier liegende Stahlfeder-Stützen, jede von drey Blättern, gezogen werden. Ein starkes Pferd, das den Karren im Gleichgewichte auf seinen Tragsättelchen mittelst eines französischen Kummets und Hintergeschirres mit Strängen, Sailen und doppeltem Bauchgurt in starkem Schritte leicht hinwegzieht, fördert nach ihrer Meinung die verwundeten Krieger schneller und ungestörter, als wenn man mit einem vierspännigen, vierräderigen Wagen acht kranke Personen mehrere Stunden weit auf einander gepackt versendet.

Es ist wirklich eine ausgemachte Sache, dafs ein einzelner Karrengaul mit einem zweyräderigen Karren viel leichter auf schlechten Strassen, Feld- und Seitenwegen alle Beschwerlichkeiten zu überwinden im Stande ist, und sich besser aus durchgeweichten lockern Ackergrund herausarbeiten wird, als vier Pferde vor einem vierräderigen Wagen.

In *Frankreich* sind zu Anfang des Krieges vom Jahre 1794 unter dem Feldherrn *Bonaparte* eine Menge solcher zweyräderiger Karren zu diesem Dienste verfertiget, und in den verschiedenen französischen Heeren mit Nutzen verwendet worden, und hätten noch vortheilhafter benützt werden können, wenn man dem alten Vorurtheile nicht zu sehr Gehör gegeben.

Dieses war auch die Ursache, dafs man sich zu einer allgemeinen Bauart nicht verständigen konnte. Anstatt von den vielen guten Gedanken doch einige mit Vortheil anzuwenden, hat man vorgezogen, das Ganze zu verwerfen.

Mehrere haben die Thüren an diesen Wagen in der Hinterwand nach der ganzen Breite zum Einsetzen eingerichtet, und die Matratze auf einer begurteten Rahme, in einer Nuthe zum Einschieben von hinten eingerichtet. Auf den Seiten waren zwey runde Luftscheiben in Rähmchen eingesetzt, und der gewölbte Himmel war mit einer schwarzen Kuhhaut überzogen, welche die Kranken vor dem stärksten Regen schützte. Die ganze Inseite wurde mit Matratzen von Schafleder dicht ausgepolstert und mit Flockseide abgeheftet.

Herr *Blair* zu *New Haven*, *Connecticut* in *Nordamerika*, hat einen Wagen zum Transporte kranker und verwundeter Soldaten vorgeschlagen, der ganz aus einem gewöhnlichen Fuhrwagen besteht, und nur einen falschen Boden oder Doppelboden bekommt, an welchem eine Reihe von Spiralfedern angebracht ist, mittelst welcher dieser Doppelboden sich schwingt, statt dafs er stöfst, wenn er über schlechte Wege weg mufs. Diese Spiralfedern brauchen nicht gröfser, als ein Sand-Uhrglas zu seyn, und werden mit ihrem untern Ende auf dem gewöhnlichen Boden eines gemeinen Lastwagens befestigt. Der Doppelboden oder falsche Boden wird auf diese Federn, ganz in der Gestalt des gewöhnlichen Bodens aufgelegt, und durch irgend eine Vorrichtung mit eisernen oder hölzernen Zapfen, die er bedeckt, oben auf den Federn befestiget.

Die Bewegungen dessselben auf den Federn, werden durch die hölzernen oder metallenen Bolzen oder Stifte so regulirt, dafs, indem sie ihn mit

dem wirklichen Boden verbinden, sie frey durch den letztern auf und nieder spielen können. Die Bolzen werden durch Nieten oder Stifte, die an den Enden derselben angebracht sind, unter dem gewöhnlichen Boden des Wagens befestigt, wie z. B. die Doppelboden an Ruhebetten.

Wenn man neue Wagen zum Transporte der Verwundeten baut, so kann ein Boden weg bleiben, (denn man braucht den zweyten Boden nur, wo man die gemeinen Wagen zu solchem Dienste benützen will,) und die Federn werden unmittelbar auf den Achsen oder auf der Langwiede angebracht, so daſs der ganze Wagen auf den Federn ruht, wie Tab. CXI. fig. 7.

Das *Londoner* Journal, aus dessen Septemberhefte 1824 Seite 145 diese Notiz entlehnt ist, bemerkt, daſs der erste Theil dieses Vorschlages einige Neuheit an sich haben mag, obschon es an der practischen Ausführbarkeit desselben auſserordentlich zweifelt, und nicht weiſs, worin der zweyte Theil von einem gewöhnlichen Wagen mit Federn unterschieden ist.

Der Uebersetzer erlaubt sich dagegen die Bemerkung:

1) daſs, was die Neuheit betrifft, dieselbe allerdings nicht so groſs ist, als sie dem ehrenwehrten Herrn *Blair* vielleicht scheinen mag. Der Uebersetzer hat einen solchen Wagen schon vor siebzehn Jahren zu *Krakau*, von dem jetzt vielleicht noch lebenden k. k. Staabsarzte und Rathe Dr. *Max Braun* zu *Comorn*, einem gebornen Bayer, vorgeschlagen gesehen, und zwar buchstäblich so, wie Herr *Blair* ihn hier beschreibt.

Wenn Herr *Blair* Dr. *Brauns* Wagen gesehen hätte, so hätte er denselben nicht besser beschreiben können; dieſs benimmt indessen dem Verdienste der Erfindung des Erstern eben so wenig, als Letzterem das Prioritäts-Recht, obschon er nichts von seiner Erfindung bekannt machte. Was

2) die Brauchbarkeit desselben betrifft, so würde der Redacteur des *London*-Journales, Herr *Newton*, schwerlich daran zweifeln, wenn er auſser den herrlichen Strassen seines Vaterlandes, die in keinem andern Lande der Erde, auſser in *Holland*, besser sind, auch die Wege in *Westphalen*, *Sachsen*, *Pohlen*, *Ruſsland*, *Ungarn* u. s. w. kennen gelernt hätte, und verwundet auf diesen Wegen auf den Bauernkarren dieser Länder umhergeschleppt worden wäre.

Der Admiral *Sir Sydney Smith*, Mitglied der Universitäten von *Oxfort* und *Cambridge*, der königl. Gesellschaft zu *London*, und jener der Aufmun-

terung zu *Paris* und *London*, hat zum Transporte der kranken oder verwundeten Personen, so wie auch zur Fortschaffung von zerbrechlichen Waaren einen sechsräderigen Wagen, auch Sänften - Berline genannt, erfunden, und den Plan davon dem Publikum mitgetheilt, auch dem Verfasser erlaubt, solchen in diesem Werke kund zu machen.

Dieser Wagen ist auf Tab. CXIII. fig. 1. 2. 3. auf das Genaueste nach dem angefügten Maasstabe abgebildet.

Der Admiral, welcher den gröfsten Theil seines Lebens auf den stürmischen Wellen des Meeres zugebracht hatte, findet doch sein Vergnügen, eine Sammlung von mannichfaltigen Arten von Fahr- und Fuhrwerken nach seinem Systeme zusammen zu stellen, die als Modelle für Bagage-, Transport- und Pulverwagen, selbst für alle Gattungen von Kanonen auf sechsräderigen Laffeten dienen können. Für Krankenwagen mögen sie aber mit mehr Vortheil, als zu jedem andern Gebrauche, anwendbar seyn. In wie weit sie auch zu Kanonen-Laffeten mit Nutzen zu gebrauchen sind, wollen wir nicht entscheiden, und überlassen es dem Kenner, darüber zu urtheilen, in wie weit die Gewalt des Schufses mit der Zerbrechlichkeit dieser Bauart sich verträgt, die wohl für leichte Wagen, Spazirchaisen und besonders für Wagen, die nicht bestimmt sind, mit der Post zu eilen, mehr anwendbar ist. Uebrigens können alle Arten und Formen von Kutschen- und Chaisenkästen darauf gepafst werden, und der ganze Vorzug dieses Fahrwerks vor Andern besteht nur in der Anwendung der sechs Räder, wodurch man in den Fall gesetzt wird, Gräben, Bächlein, schmale Kanäle u. s. w. zu übersetzen, ohne den starken Prellstöfsen, wie mit den gewöhnlichen Wagen, ausgesetzt zu werden; denn während man überfährt, sind die vordern Räder schon auf der andern Seite ohne den Boden berührt zu haben, denn sie schweben indessen in der Luft, während die vier übrigen Räder noch auf diefsseitigem Ufer aufsitzen, so wie aber die vordern das jenseitige Ufer berührt haben, so schweben die zwey mittlern ganz frey, und nach diesen eben so die zwey hintersten, so dafs auf diese Art immer von sechs Rädern vier den Boden berühren, nämlich wenn der Graben nicht breiter ist, als der Zwischenraum, der sich zwischen den Achsenstöcken jedesmal befindet. Hauptsächlich mufs aber bemerkt werden, dafs die Reibnägel ins Vordergestelle von unten mit Schrauben befestigt werden, sonst würde zu befürchten seyn, dafs das Vordergestell sich wie in andern Kutschen oder Fahrwerken aushebe. So grofs auch das Genie des Erfinders seyn mag, so weifs man bis jetzt von keinem allgemeinen Nutzen, den man hieraus gezogen hat.

Eine ganz neue und eigenthümliche Erscheinung im Gebiete des Wagenbaues, auch zum Nutzen und Frommen der Kranken, sind die sogenannten Blutegel-Wagen, welche seit einigen Jahren, namentlich seit 1810, im Gebrauche sind, in welchem Jahre man in *Europa* anfing, einen großsen Handel mit diesen Wasserthierchen zu treiben, hauptsächlich nach den Ländern, in welchen sie seltener sind, und wo man die Methode als sicherer und schneller heilend vorzog, sich eine gewisse Dosis Blut nach der Vorschrift des Arztes durch dergleichen Blutsauger oder Blutegel aus dem Körper ziehen zu lassen, als der zuweilen ungeschickten oder ungeübten Hand eines Wundarztes und seiner Lanzette oder Schnäppermaschine Gesundheit und Leben zu vertrauen, die vielleicht nicht das erstemal traurige Proben einer zweifelhaften Geschicklichkeit gegeben.

Diese neue ärztliche Methode hat unerwartet einen Geldumlauf von mehreren Millionen für eine bisher ganz unbeachtete, unbedeutende Sache in den Handel geworfen, und zu einer Zeit, wo eine Menge Menschen brod- und verdienstlos sich herumtreiben mußste, Tausenden wiederum Beschäftigung und Nahrung verschaft.

Beträchtliche Unternehmungen wurden in *Paris* entworfen, besondere Fuhrwerke dazu gebaut, worin man diese Blutegel sanft fortzubringen im Stande war, wie Tab. CXI. fig. 2. Vorne am Wagen war ein Chaisenkasten, mit Verdeck und Fußsack versehen, angebracht, worin die zwey Begleiter, welche diese Thiere in *Ungarn* aufkaufen, und an ihre Bestimmungsorte nach *Frankreich, Spanien, Portugal* u. a. m. für die Abnehmer bringen sollten, sich vor Sturm und Regen verwahren konnten. Ungeachtet der wiederholten großsen Hin- und Herreisen und der nicht geringen Vorauslagen, brachte zur allgemeinen Verwunderung dieses Gewerbe den Unternehmern einen ansehnlichen Gewinn, und wurde nicht selten an Andere gegen vortheilhafte Entschädigung abgetreten. So dauert dieser Handel noch bis auf diese Stunde lebhaft fort, und hat sich sogar nach fernen Welttheilen ausgebreitet, wo dieses Aderlassen ebenfalls zahlreiche Vertheidiger findet. Es haben auch bemittelte Güterbesitzer in *Ungarn*, nachdem sie sich von der Einträglichkeit des Gewerbes dieser thätigen Ausländer hinlänglich überzeugt hatten, einige Wagen zu gleichem Gebrauche nach ähnlichen Planen verfertigen lassen, und durch ihre Leute mit der Post auf eigene Rechnung dergleichen Egel nach *Paris* geschickt, wo sie solche billiger, als die Pariser, geben konnten, und daher auf der Stelle anbrachten. Ringsum sind die Wände dieser Kästen mit Rahmen geschlossen, die mit durchsichtigen Drahtgittern überflochten werden, mit

Thürchen zum Ausheben versehen, und mit Rollvorhängen, von Wachsleinwand, den Regen abzuwenden. Siehe andere dergleichen Wagen auf Tab. CXI. fig. 3. und fig. 4.

Es werden, wie gesagt, Einige ringsum mit geflochtenen Drahtgittern geschlossen, Andere sind ringsum nur mit Canavas oder hellem Beuteltuch überzogen, um der Luft freyen Zutritt zu erhalten, und den Fliegen zu wehren, sich in dem Kasten zu sammeln, und die Thierchen zu plagen. Diese Gitter oder Wände werden gewöhnlich grün angestrichen, weil die Egel mit dieser Farbe am vertrautesten scheinen.

Die Art, die Blutegelkasten schwebend auf die Untergestelle zu setzen, ist schon auf verschiedene Weise versucht worden, sowohl mit stehenden, liegenden, Horizontal- oder C Federn, mit langen vierfachen Riemen, in vier Hängpratzen oder in vier Winden angespannt, welch letztere Gattung für die sanfteste zu dergleichen Transportwagen gehalten wird.

Was die Länge betrifft, die man für dergleichen Egel-Transportwagen und Kästen anwendet, so kommt es auf den Unternehmer an, ob er mehr oder weniger dieser empfindlichen Geschöpfe zu versenden gedenket, wo alsdann der Kasten nach den nämlichen Grundsätzen und den vorliegenden Planen leicht um einige Zolle verlängert, und erweitert werden kann und daſs die nöthigen Maasverhältniſse dadurch den geringsten Schaden leiden.

Viele werden auch in feuchtem Grunde zu 120 — 150 Säcken fortgeschickt, und öfters fünf bis sechsmalhunderttausend solcher Blutsauger auf einmal versandt. Tab. CXI. fig. 4. zeigt einen solchen Wagen mit einem unbedeckten Bedientensitze.

Tab. CXI. fig. 3. ein ähnlicher Egelwagen, wovon der Kasten in mehrere Fächer über und neben einander eingetheilt, und mit Rahmen von Drahtgeflechten umgeben ist. Diese sind von der stärksten und dauerhaftesten Art. Sie werden gewöhnlich aus vorräthigen Armee-Rüstwagen eingerichtet, und von den bekannten liegenden Eilwagenfedern schwebend und sanft getragen, auch ist im Vordertheile des Deckels ein Sitz für zwey Personen angebracht.

Fig. 1. auf derselben Tafel zeigt einen öffentlichen Cassawagen, wie solche vor 1820 in *Paris* üblich waren, um die Gelder mit sicherer Bedeckung nach der bestimmten Hauptcassa zusammen zu fahren. In dem mittleren

Theile des stark beschlagenen und wohl verwahrten Kastens wurden die Geldsäcke oder Fäschen auf einander gesetzt, und in jedem der zwey, an den Enden angefügten Cabriolets zwey Gensdarmes zur Begleitung beygegeben. Die Thüre, womit man den Kasten schloſs, öffnete sich nur auf der linken Seite; übrigens ruhete der ganze Kasten, nebst den zwey Cabriolets, auf acht liegenden Stahlfedern, wie die Zeichnung weiset. Diese Bauart hat hinlängliche Proben einer groſsen Dauerhaftigkeit gegeben, und wurde daher an allen öffentlichen Post- und Eilwagen beybehalten.

Die Maasverhältniſse werden aber nur bey den öffentlichen Landkutschen befolgt, die bestimmt sind, Leute und auch Güter zu versenden.

Uebrigens kommt es auf den Unternehmer an, der einen solchen Wagen bauen läſst, daſs er die Strassen, das Fahrwesen des Landes, und den Zweck des Wagens recht kenne, und durchdacht habe, weſswegen er eigentlich hergestellt werden soll, um als Kenner in dem Ganzen ab- und zuzugeben, damit etwas wohl Ueberlegtes und Fertiges zu Stande komme.

Das Wägelchen, Tab. CXXV. fig. 3., hat schon seit mehreren Jahren viele Dienste geleistet, und hängt, wie die Zeichnung weiset, auf acht Federn schwebend, so daſs Alles, was gebrechlich und empfindlich ist, in diesem viereckigen Kästchen leicht und wohlverwahrt fortgebracht werden kann. Selbst Personen, die z. B. an Beinbrüchen leiden, können auf einer Matratze mit einer Gurtenrahme hinten in den Kasten eingeschoben werden, da für die Füſse vorne unter dem Sitze hinlänglicher Raum ist.

Der obere gewölbte Deckel kann mittels einer Scharniere und einer Stellstange bey heiterem Wetter aufgerichtet werden. Das Gestelle ist sehr kurz und ausnehmend leicht, liegt auf einer Langwiede, hat niedere Räder nach dem Maasstabe. Die Vordern laufen unter dem Kasten, bis an die Flesche. Es hat eiserne Achsen und Büchsen. Der verkleinerte Maasstab ist zu sechs Linien der französische Schuh. Das Wägelchen ist durchaus blau lackirt und schwarz ausbeschnitten. Diese Art von Fahrwerk wird auch mit Vortheil zur Transportirung von sehr gebrechlichen Sachen, Clavieren, Spiegeln, Porcellan u. s. w. gebraucht.

Dergleichen einfachere, zweyräderige Wagen, an horizontalen Stahlfedern hängend, wie fig. 2., von Stroh geflochten, wie fig. 4., zu eben dem Gebrauche, welche in Querfedern, die von einer Lander zur andern festgehalten

werden, hängen, und sowohl um Menschen, als um Sachen mit einem Pferde über Land zu fahren dienen, sind zu jetziger Zeit in *England* und *Frankreich* besonders im Gebrauche, wo die Seitenwege günstiger für dergleichen Fahrwerke, als anderswo, eingerichtet sind, hingegen die vierräderigen Fahrwerke nach Art der Schweizerwägelchen, fig. 1. auf eben dieser Tafel, in *Deutschland* vorzüglich beliebt sind.

Tab. CXXIX. fig. 3. ist ein leichtes Kärrchen von derselben Bauart, wie die eben Beschriebenen. Es dient, um Geflügel und anderes feines Fleisch in die Hofküche zu fahren.

Tab. CXXXI. fig. 1. ist die Abbildung eines Reise-Fourgon, welcher im Jahre 1820 nach der Angabe des königl. bayerischen Oberststallmeisters, Herrn Baron von *Keſsling*, in *München* gebaut worden. Seine Construction ist folgende:

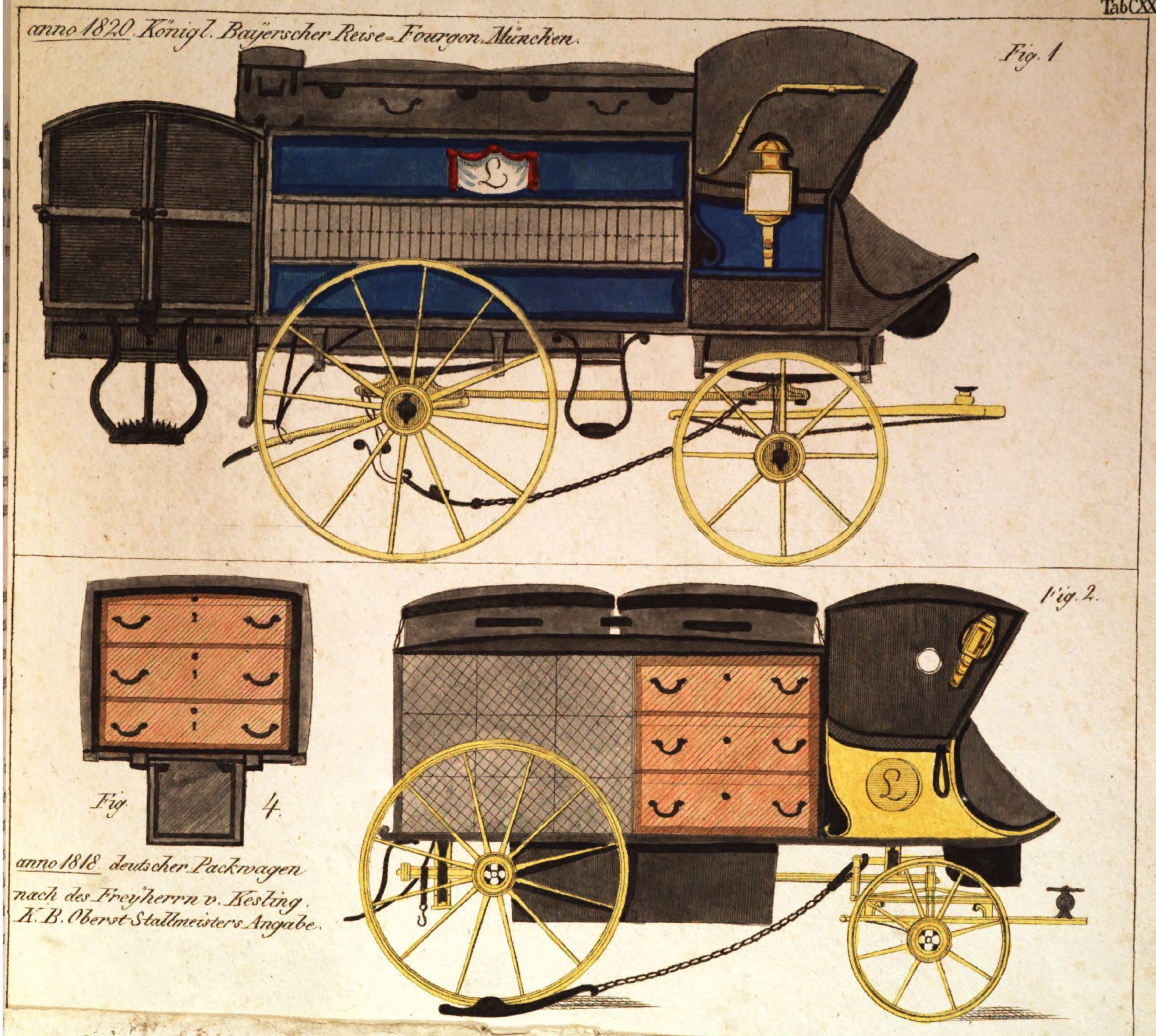
Der Kasten wird nach der neuesten Form, wie die Zeichnung ausweist, und enthält überhaupt vier Verschläge (*Vaches*) zum Herausschieben gerichtet, von hartem Holze und auf Mahagony Art gefirniſst, jeder mit zwey guten Schlöſsern, vier Handgriffen, Scharnierbändern und den nöthigen Beschlägen versehen, und auf das fleiſsigste gearbeitet.

Drey von diesen Vachen oder Verschlägen werden von der Seite in die vordere Abtheilung eingeschoben, und ein gröſserer dergleichen Verschlag wird von hinten in den Kasten, ebenfalls in Nuthen laufend, eingesetzt; der übrige Raum ist vier Schuh tief, drey Schuh, neun Zoll im Licht breit, und zwölf Zoll hoch, und dient, den ledernen Bettsack aufzubewahren, das eiserne Bettgestell aber wird besonders unter den Kasten geschoben. — Im Falle aber kein Bettgestelle mitgeführt wird, so kann dieser leere Raum zu drey oder vier Schubladen, wie die obigen, benutzt werden.

Das Holzwerk am Kasten, an Schwellen, Leisten, Stollen und Tafeln wird von gutem trockenen Holze sauber ausgearbeitet und inwendig ganz ausbehäutet und mit Oehlfarbe angestrichen; die Thüren an den Seiten werden zum Herausnehmen gerichtet, die hintern am Packkasten eben so, Alle mit starken Rahmen und Eckbändern versehen.

Der obere Himmel des Packkastens wird mit gutem Leder im Ganzen überzogen, und schwarz lackirt. Vorne im Packkasten wird ein schön ge-

Tab CXXXI


anno 1820. Königl. Baÿerscher Reise-Fourgon München.
Fig. 1
Fig. 2.
Fig. 4.
anno 1818. deutscher Packwagen
nach des Freÿherrn v. Kesling.
K.B. Oberst-Stallmeisters Angabe.

formter Sitz nach der Zeichnung angebracht, hinlänglich breit und lang, daſs zwey Personen bequem neben einander sitzen und die Füſse ausstrecken können. Inwendig wird dieses Cabrioletkästchen ebenfalls mit Leinwand ausgeleimt und angestrichen, und mit den nöthigen Eckbändern gehörig verwahrt und beschlagen.

Unter den Vordersitz kommt ein groſser Verschlag für Päcke, beschlüſsig und fest am Platze. Unter die Füſse kommt eine kleine Vertiefung, um die Radschlüſsel, Schraubennägel u. dgl. aufzubewahren, statt in einem Eisensacke.

Dieser Kasten wird mit einem steifen Verdecke, wie ein Soufflet geformt, mit schwarzem Leder bezogen, auf beyden Seiten inwendig, der Festigkeit wegen, mit eisernen Spreitzstangen versehen.

Inwendig wird der Kasten, das Verdeck und das Kissen gut ausgematratzet, mit blauem Tuche ausbeschlagen, mit schönen Galonen eingefaſst, der Kissenboden wird mit Leder gefüttert, Alles mit Roſshaaren ausgefüllt, und mit Seitentaschen versehen, der Fuſsboden und das vordere Fuſsbret wird mit Leder überzogen.

Der Vordertheil des Kastens schlieſst sich mit einem Knieleder, welches mit Wollenzeug inwendig gefüttert ist, auch die zwey Mäntel von weichem Kalbleder werden mit Rasche gefüttert, und mit Brillen, Schnallen und Strupfen versehen.

An die vorderen Seitentheile kommen zwey Laternen, in Hülsen zum Herausnehmen, mit Beschläge nach jetziger Art.

Auswendig auf den Kasten kommt eine gut gefertigte Vache, die ganze Länge einnehmend, mit guten Schlöſsern und Beschlägen versehen, mit einer schwarzen Rindshaut bezogen, inwendig mit weissem Barchent ausbeschlagen.

Ueber die Vache kommt ein groſser lederner Ueberzug, der sie vor Staub und Regen schützet, mit den nöthigen Schnallen, Strupfen und Klammern zum Festmachen.

Auf beyden Seiten und hinten werden starke doppelte Fuſstritte angebracht, von gehöriger Breite und Tiefe.

Das Wagengestelle wird von gutem, trockenen Eschenholze mit einer Langwiede und vier starken Rädern, die vordern mit zehen, die hintern mit zwölf Speichen, so leicht als möglich gearbeitet.

Gedachtes Gestelle wird gut und dauerhaft beschlagen, so auch die Räder mit Reifen, Nieten und Schrauben, es erhält eiserne gedrehte Achsen, starke messingene Büchsen, und alles Stützwerk wird von best möglicher Qualität Eisen und fleifsig ausgefeilt.

Der Kasten wird von acht liegenden Stahlfedern getragen, für welche garantirt wird, die Hängkloben und Schraubenbänder sorgfältig angepafst, und am Platze befestiget. Die Deichsel wird stark beschlagen, nebst Vorwage und Hacken.

Zu diesem Wagen liefert man einen starken Radschuh, nebst dem nöthigen Sperrriemen; alles übrige Riemwerk wird von schwarzem Zugleder schwarz genäht, ohne weifs Allaunleder dazwischen. Auch kommt dazu eine starke Winde zum Schmieren, welche an das Gestelle befestigt wird, auch ein Flambeausack unter den Kasten.

Der Kasten und das Gestelle wird kornblau oder gelb und schwarz angestrichen, schwarz ausgefafst und gefirnifst; auf beyden obern Seitentafeln wird ein Mantel für ein Schild oder einen Namenszug gemacht.

Es werden noch täglich an den englischen Pack- und Reisewagen, so wie auch an den öffentlichen *Mail*- und *Stage-Coaches* Erfindungen angebracht, z. B. um diese Wagen auf den Reisen gegen Diebstahl und Strassenraub zu sichern, wie denn erst vor Kurzem Herr *Rankin* Esq. ein Patent defswegen genommen hat. Er läfst nämlich eine flache *Alarum Bell* oder einen rasselnden Wecker an alle Koffer und Verschläge dieser Wagen in Verbindung mit den Schlöfsern befestigen, so dafs, wie Jemand versucht, den Deckel, es sey von vorne, von der Seite oder von hinten, zu öffnen, der Wecker alsbald Lärmen schlägt, was fast allgemein an den Hausthüren in *London* eingeführt ist.

Fig. 2. ein Reise-Fourgon nach einem frühern Vorschlage des Herrn Oberststallmeister, Baron von *Kefsling*, nach demselben Prinzipe, wie der so eben Beschriebene.

Der Kasten zerfällt hier in zwey Hauptabtheilungen, welche sich an den hintern Rädern scheiden. Die vordere Abtheilung hält, wie die Zeichnung deutlich weiset, drey, oder wenn man will, vier gutschliefsende Deckelschubladen, die mit guten Schlöfsern, Handhaben, Beschlägen und Eckbändern versehen sind, und von der rechten Seite des Wagens eingeschoben werden können, dessen ganze Breite sie ausfüllen. Die hintere Abtheilung enthält eine gleiche Anzahl ähnlicher Schubladen, die an der Rückwand eingeschoben werden, und den übrigen Raum des Kastens einnehmen.

Die untere dieser Schubladen ist für den ledernen Bettsack bestimmt, und mufs defswegen etwas tiefer gemacht werden, als die übrigen, und die nöthigen Schnallenriemen enthalten, um die Betttheile fest angurten zu können.

Der Reinlichkeit wegen sind die Schubladen mit weissem Barchent und mit Baumwolle ausgefüttert. Diese Schubladen werden sowohl an der vordern Seiten- als an der Hinterwand mit starken und genau passenden Thüren verschlossen, die mit metallenen Schlagleisten, rings um die Kanten, gegen das Einschwellen gesichert werden.

Unter dem Kasten ist ein geräumiges Magazin angebracht, wenn das Gestelle Brancarden hat, wie bey fig. 3., oder zwey Magazine, wenn es durch eine Langwiede verbunden ist, in welchem Falle das eine Magazin rechts, das andere links der Langwiede mit Sorgfalt befestigt wird. Ueber dem Kasten befinden sich zwey Vaches, nach der ganzen Breite des Kastens, die mit starken Schnallenriemen rings um die Kanten desselben befestigt sind.

An der Vorderwand des Packkastens ist ein niedliches Cabriolet, im Falle der Noth für drey Personen.

Das Gestelle ist auf vier Rädern, wie bey fig. 1., hat eine Langwiede, welche hinten und vorne mit Zwiselarmen in die Schämel befestigt ist. Die vier Horizontalfedern liegen gleichlaufend auf dem Vorder- und Hinterschämel, gewähren ein sanftes Spiel und sind hoch genug gestellt, dafs die Querleisten der Bodenschwellen nicht auf die Langwiede aufschlagen. Die Farbe des Kastens und des Gestelles, so wie die äufsern Verzierungen hängen von dem Geschmacke und der Willkühr des Eigenthümers ab.

Fig. 3. ist ein Packwagen, welcher vor etwa 20 Jahren in *Italien* zum Gebrauche auf den Reisen des Prinzen *Eugen* gebaut worden. Das Ge-

stelle hat hier zwey Brancarden, auf den vier Seiten mit starken Spangen belegt, die mit den bekannten römischen Schrauben befestiget werden. Der Kasten hängt auf starken Riemen, die an der vordern Querwalze befestigt, hinten mittelst der Zahnwinde nach Bedürfniſs angezogen werden können. Der Kasten enthält mehrere, gröſsere und kleinere, gut angebrachte Schubfächer; jeder Raum ist zweckmäſsig benützt.

Fig. 4. zeigt die Hinterwand mit ihren Schubladen, und fig. 5. mit der wohlverwahrten Beschluſsthüre, die zum Ausheben eingerichtet ist. Die Bodenschwelle des Cabriolets war stark gewölbt, damit sie nicht an der Querwalze der Hängriemen anschlagen konnte. Der äuſsere Schnitt des Ganzen war zierlich, und lieſs eher eine gut gebaute Reiseberline, als einen Reisepackwagen vermuthen.

Auf Tab. CXXIX. haben wir bereits fig. 1. den Kochwagen, und fig. 3. das Fleischkärrchen kennen gelernt.

Fig. 7. auf dieser Tafel sehen wir ein Fahrwerk, welches eigens dazu gebaut ist, um groſse Spiegeltafeln mit Sicherheit zu transportiren. Die beyden Seitenwände sind mit Schafleder überzogen und ausgepolstert, zwischen die Tafeln legt man Streifen Selbend (Tuchend, *Lisières*) dann werden vier oder mehrere flache Leisten aufrecht daran gestellt, die mit drey oder vier stärkeren Leisten fest gehalten und hinten und vorne mit Stricken angezogen werden. Die Federn sind auf die alte Art, wie die sogenannten ersten Federn *à la Polignac*, unter denen die gerade liegenden Elbowsfedern quer über mit flachen Bändern an die Schwellen befestiget sind. Die hintern Räder sind nur wenige Zoll höher, als die vorderen, welche bis in die Mitte der Langwiede sich umwenden, wo sie anstossen. Die Achsen sind von Eisen, die vier Spindeln abgedreht und in messingenen ganzen Büchsen laufend.

Auſser der Radmutter, welche die Naben schlieſst, werden noch vier Lohnen zur Vorsorge eingeschoben. Die Achsenstöcke, worin die eisernen Achsen zu liegen kommen, sind mit starken eisernen Bändern umgeben, und die Räder sind meistens von der breitgefelgten Art. Das Beschläge ist mit vielem Fleiſse angemacht, die Langwiede oben und unten mit einer starken Spange Eisen belegt, und durch und durch mit Nietnägeln beschlagen.

Fig. 8. ist die vordere Ansicht dieses zweckmäſsig gebauten Wagens.


fig. 1.
fig. 2.
fig. 3
fig. 4
fig. 5.
fig. 6.
fig. 7.
fig. 8.
fig. 9.
fig. 9.
fig. 10.
J.C. Ginzrot del.
Schleich sc.

Fig. 9. ist ein lederner Handgriff, wovon jeder Träger eine Walze umfaſst, worauf die groſse Spiegelscheibe auf die Mitte in das Gleichgewicht gestellt, und so ohne Mühe auf den niedern Wagen gehoben wird.

Fig. 10. und 11. sind zweyerley Arten von einspännigen Gabeln oder Landern, in die man an solchen Spiegelwagen einen starken französischen Wagengaul einspannt; kann aber die Last nicht mit einem Pferde fortgezogen werden, so spannt man zuweilen mehrere vor einander, die alle in einer Reihe ziehen.

Fig. 2. eine fahrende Baumleiter, welcher die Hofgärtner der *Tuilerien* und anderer königl. Gärten sich zur Zeit bedienten, um Bäume zu beschneiden, daſs dieselben gleiche Höhe erhielten. Da der Wagen sehr leicht war, so wurde er an Ort und Stelle gehoben, ohne daſs sich der Vorderwagen umzudrehen brauchte.

Fig. 4. ist einer jener Walzenwagen, womit die königl. Hofgärtner ihre blühenden und reifen Pomeranzenbäume aus der kalten Witterung wieder in ihre Glashäuser zurückfahren. Man hebet nämlich die hintere Walze aus ihren zwey Backenstücken hinweg und schiebt den Wagen, der in den zwey gebogenen Halbmonden ohne Achse spielt, bis an die Baumkiste, welche mit Erde gefüllt ist, und den Pomeranzenbaum erhalten soll, wo er dann mittelst der zwey eingesetzten Walzen langsam zur gehörigen Höhe aufgewunden und eingeliefert wird.

Fig. 5. Löschkübel, die in den meisten Reichsstädten üblich sind, und auf der Schleife im Gleichgewichte hängen.

Fig. 6. gewöhnliche Pariser Löscheimer, von Korbmacher-Arbeit geflochten und mit grobem Wachsdrillich überzogen.

Wir glauben unseren Lesern im Vorhergehenden das Wichtigste und Wesentlichste über die Entwickelung des Fracht- und Transportfuhrwesens mitgetheilt zu haben. Wollten wir Alles aufnehmen, was über diesen reichhaltigen Gegenstand in verschiedenen Ländern gemacht und geschrieben worden ist, so würde sich dieses Capitel zu der Stärke eines Bandes ausdehnen.

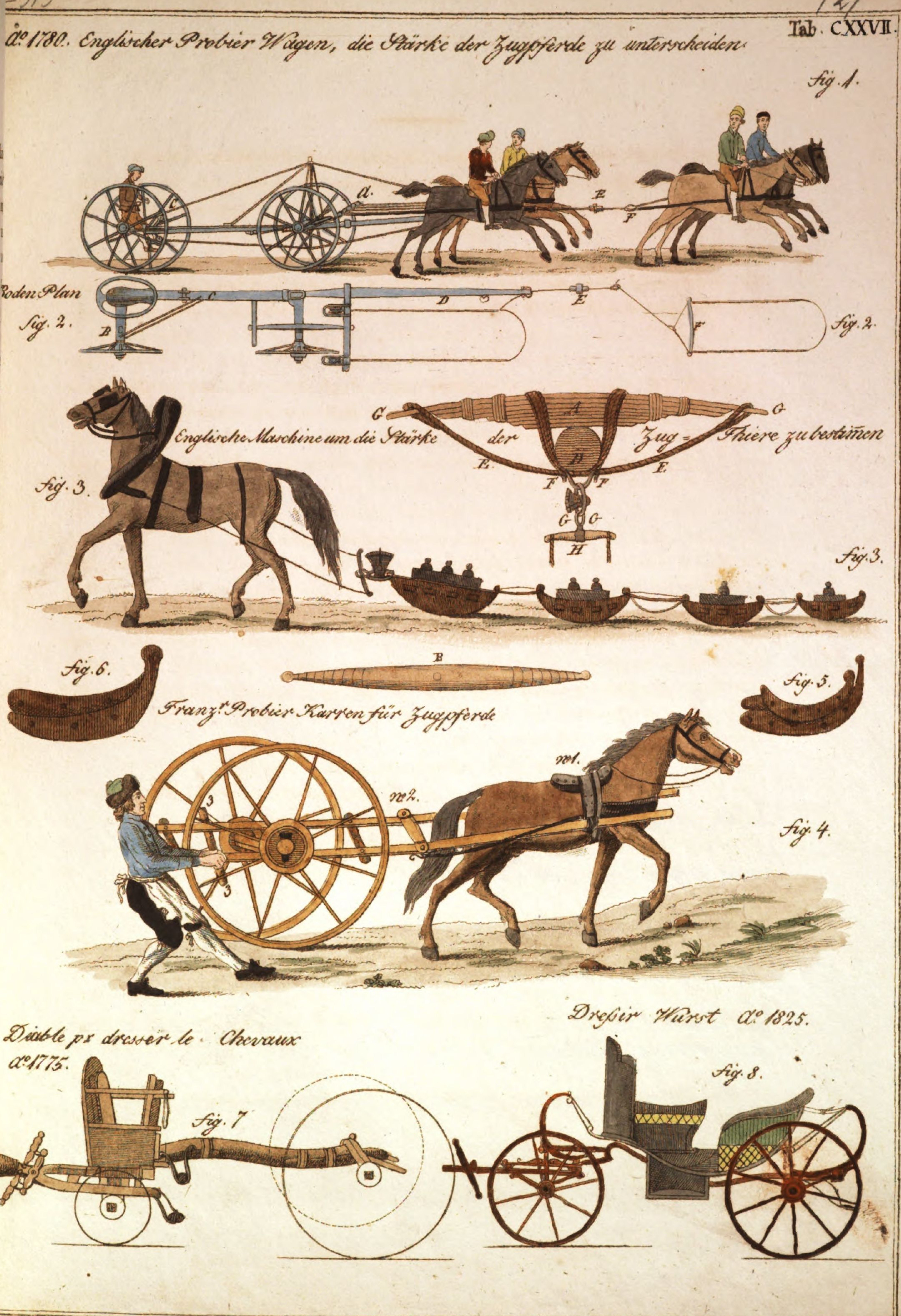
Das Wesentlichste indeſs, was bey dem Frachtfuhrwesen immer berücksichtiget werden muſs, nach welcher Weise auch die Wagen gebaut seyn mö-

gen, ist die Kraft der zu verwendenden Zugthiere. Die Fuhrleute brauchen daher stets große Sorgfalt und Umsicht bey ihrem Ankaufe, allein sie hatten nicht selten Gelegenheit, die Erfahrung zu machen, daſs der Bau der Pferde und ihre äuſsere Gestalt, selbst ihre Gesundheit und Fehlerlosigkeit nicht immer unfehlbare Kennzeichen ihrer Kraft und Ausdauer darbieten. Man kam daher auf den Gedanken, durch eigene Vorrichtungen diese Kraft zu erproben, zu messen — man erfand die Dynamometer (Kraftmesser).

Der Erste, welcher ein Instrument dieser Art erfand, war *Graham*. Seine Erfindung wurde von *Desaguliers* verbessert. Nach ihnen widmeten noch manche Andere ihre Aufmerksamkeit diesem nicht unwichtigen Gegenstande.

Tab. CXXVII. sind einige dieser Vorrichtungen abgebildet; Fig. 4. ist unter denselben die Einfachste. Es ist ein zweyräderiger Probierkarren, deren man sich auf den Roſsmärkten in *Paris* und in *Frankreich* allgemein bedient, um die Stärke der Zugpferde zu bestimmen und den Eifer zu erproben, womit sie sich, wie man zu sagen pflegt, in das Geschirre werfen. Die feilen Pferde, die gewöhnlich mit einem Brustblatte, einem Paar Stränge, einem Bauchgurt und einem Reit- oder Geschirrkissen, wovon die üblichen Bäume fig. 5 und 6 abgebildet sind, zu Markte gebracht werden, werden eines nach dem andern an diesen Karren gespannt. Sobald das Pferd auf der Bahn nach dem vorgesteckten Ziele im Zuge ist, schiebt ein dazu bestellter Mann einen dicken Prügel zwischen die Speichen, und die Bäume des Gestelles, zieht mit aller Kraft entgegen und sucht den Karren aufzuhalten. Schwache Pferde lassen entweder sogleich im Zuge nach, sobald sie sich gehemmt fühlen, oder kommen doch nicht an das Ziel; kräftige Pferde hingegen werfen sich mit doppeltem Eifer in das Geschirre, um das unerwartete Hinderniſs zu überwältigen, und erreichen mit gröſstem Feuer das vorgesteckte Ziel.

Fig. 3. stellt eine englische Vorrichtung, die Stärke der Zugthiere zu bestimmen, vor. Sie besteht aus mehreren Schleifen, welche mit Sailen verbunden, und, nach der Kraft des vorgespannten Thieres, mit mehr oder weniger Gewicht beschwert werden. Die vordere und gröſsere dieser Schleifen ist mittelst eines Federringes, welcher nach dem Grundsatze, daſs das Gewicht eines Körpers durch die Veränderung ausgedrückt werden kann, die eine Feder in ihrer Form durch dasselbe erleidet, durch einen Zeiger die Kraft angibt, womit das Zugthier die Last von der Stelle zu bringen sucht, in die Wage eingehängt; alles Uibrige zeigt die Zeichnung.



Ginzrot del. Schleich sculp.

Fig. 9. zeigt einen Dynamometer, welcher von seinem Erfinder, *Regnier*, der nach dem Wunsche *Buffon's* und *Bignon's* diesem Gegenstande seine Aufmerksamkeit widmete, den Namen erhielt.

Regnier's Dynamometer besteht aus einer Feder A. in Gestalt eines Bogens aus dünn gehobelten Blättern von Eschenholz, jedes vier Linien dick und zwey Zoll breit. Diese Blätter sind in der Mitte mittelst eines Schraubennagels zusammengehalten, und mit starken Bindfaden oder dünnen Stricken zu beyden Seiten fest umwunden. B. zeigt diese Feder im Profile, und daran C. die Oeffnung für den Schraubennagel. D. ist der Rumpf oder Abschnitt eines Baumstockes, welcher der daran mit Stricken befestigten Feder zum Widerhalte dient, wenn der Versuch gemacht wird. E. ist der Spannstrick, welcher mittelst zweyer Hacken bey G. an die Enden der Feder eingehängt wird. Die Wage H. ist mit dem Hacken F. in den Spannstrick eingehängt, zwischen der Wage und den Hacken befindet sich ein starker Federring, dessen Zeiger, wie an der Vorrichtung in fig. 3, die Zugkraft des Pferdes anzeigt.

Fig. 1, wovon fig. 2. der Bodenplan ist, zeigt einen englischen Probierwagen, um die Stärke der Zugpferde zu unterscheiden.

Dieser Probierwagen hat vier Räder, und auf der hinteren Achse ist ein Sitz angebracht, in Form eines Sattels, mit einem eisernen Kranz, in der Höhe des Ellbogens des Reiters, umgeben. Der Reiter auf diesem Platze ist dazu bestimmt, zu bemerken, welches von den vor ihm herlaufenden Pferden am besten zieht.

A. sind die vier Winden, womit man die Stränge der hinteren Deichselpferde anziehen kann.

B. sind die vier Büchsen, wodurch die Achsenspindeln mit Oehl versehen werden.

C. Die Winde auf der Langwiede, womit die Stricke angespannt werden, welche die Deichsel festspannen.

D. eine Feder unter der Deichsel, worin der Strang der zwey Vorderpferde eingezogen ist.

E. ein Knopf, an diesen Vorstrang befestigt, an dessen Entfernen und Nähern vom Ende der vorderen Deichsel der Achsenreiter bemerken kann, welche Pferde am meisten ziehen.

F. eine Feder, von Fischbein gefertiget, wodurch die beyden Seitenstränge von einander entfernt gehalten werden.

Dieses Wagens bediente man sich, nach der Sitte des Landes, in *England* nicht selten zu Wetten.

Auch dafür hatte man eigene Vorrichtungen nützlich gefunden, um die Pferde zum Zuge und zum geordneten Laufe zu gewöhnen. Sie wurden aber von jeher mehr zum Dressiren der Herrschaftspferde, als für die Pferde zum schweren Zuge angewendet.

Tab. CXXVII. fig. 7. zeigt einen sogenannten Diable à dresser les chevaux vom Jahre 1775, ein Gestell auf vier Rädern, welches damals diente, auf den grofsen Plätzen und breiten Strafsen grofser Städte in *Frankreich* die Pferde zu dressiren. Der Kutscher stand in dem vorderen Stuhle nebst seinem Reitknecht aufrecht, und vor sich her an der gefütterten Deichsel und Wage leitete er die zwey, vier und öfters sechs abzurichtenden Pferde an dem Leitsaile, worauf bey vier und sechs meistens ein Vorreiter gebraucht wurde. Man sieht, dafs der Eingang zu diesem Stande oder Stuhle offen blieb, damit man leicht herunter springen und wieder aufsteigen konnte.

Heutigen Tages bedient man sich aber sogenannter Dressirwürste, wie durch fig. 8. vorgestellt wird. Im vorderen Theile des Kastens steht der Kutscher, der die Pferde leitet, und hat den Sattelartigen schmalen Sitz zwischen den Beinen, worauf er sich setzen kann, wenn er es für bequemer findet. Hinter ihm, in dem offenen Sitze können zwey, auch drey Stallleute nebeneinander sitzen, welche zuweilen nöthig werden, um sogleich bey der Hand zu seyn, wenn man junge und unabgerichtete Pferde mit Sicherheit abrichten will.

Capitel XVI.

Schleifen und Schlitten.

Die Schleifen und Schlitten *) sind Fahrwerke ohne Räder, welche aus einem Gerüste von zwey Schlittenkufen, Schlittenläufen oder Schlittenbäumen, mit den nöthigen Verbindungsleisten zusammengehalten, bestehen. Sie unterscheiden sich nur durch ihren Gebrauch.

Die Schleife dient zum Transporte der Lasten, Kaufmannsgüter, Wassertonnen n. s. w., auch im Sommer, bey Arbeiten auf dem Lande, z. B. zum Ausbringen der Holzstämme und auf dem Pflaster der Städte. Wir haben davon bereits Beyspiele aufgeführt in Tab. XLII. fig. 3. (Seite 262 und 267), wo von den Amsterdamer-Schleifwägelchen und Fiakern die Rede war und in Tab. CXXIX. fig. 5. (Seite 313.), wo eine Wassertonne auf einer Schleife abgebildet und angeführt wurde. Der Schlitten hingegen wird nur auf beschneyeten Wegen und auf dem Eise angewendet.

Den alten Römern und Griechen waren schon die Schlitten bekannt, nicht als ein Fahrwerk, dessen sie sich selbst bedienten, sondern sie sahen solche bey den fremden Völkern, mit denen sie Krieg führten.

Die alten Scythen hatten im Kriege und auf Reisen Schlitten bey sich, um Vorräthe und Gepäcke nachzuführen.

Es ist ohne unsere Erinnerung klar, dafs in jenen Ländern der Erde, welche, nahe den Polen gelegen, einen grofsen, wohl auch den gröfsten Theil

*) Vergleiche: Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker von I. C. Ginzrot. I. Band. Seite 3, 162 und folgende, und andere Stellen.

des Jahres mit Schnee und Eis bedeckt sind, der Gebrauch der Schlitten am ausgedehntesten und so zu sagen zu Hause seyn müssen.

Wir wollen unseren Lesern hier einige nordländische Schlitten aufführen, wie wir sie durch Reisende kennen gelernt hahen.

Die Lappländer bespannen ihre Schlitten mit einem sonderbaren Thiere, welches nur in den Gegenden des *Nordpols*, die man als das Grab der Natur betrachten kann, sich aufhält, nämlich mit dem Rennthiere *(le Rangier, la Renne)*. Da es unmöglich ist, diesem wilden vierfüſsigen Thiere alle Feſseln der Knechtschaft aufzulegen, so wird es öfters die Geisel seines Herrn. Man hat deren schon gesehen, die sich schnell gegen ihren Führer umdrehten, und ihn mit Fuſstritten anfielen, so daſs ihm kein anderes Mittel mehr übrig blieb, sein Leben in Sicherheit zu bringen, als sich schnell unter den Schlitten zu flüchten, bis der Anfall von Wuth und Raserey vorüber war. *)

Die Lappländer lassen, um dergleichen Gefahren zuvor zu kommen, die meisten ihrer Rennthiere castriren; denn ohne diese Vorsicht würden sie ein Gegenstand des Schreckens werden.

Dieses Rennthier hat ungefähr die Gestalt eines Hirsches, nur daſs es stärker und schneller ist, und trägt flache Geweihe, fast wie die der Damhirsche. Es lebt meistens von Moos, dem *Lichen islandicus*, welches dort oft ausgedehnte Flächen überzieht, und der gröſste Schatz der armen Vegetation zu seyn scheint. Seine Mähne ist wie die eines Pferdes. Die Rennthiere können in einem Tage mit ihrem beladenen Schlitten oder leichten Wagen dreyſsig deutsche Meilen rennen. Ihre Milch dient zur Speise, aus den Sehnen dieser Thiere spinnen die Lappländer Fäden, wie aus Flachs zu Hemden, Stricken u. dgl. (Tab. CXXXIX. fig. 2.)

Die Samojeden *(Esquimaux)* nähren viele Hunde, theils um sie an ihre Schlitten zu spannen, theils wegen ihrer Felle, womit sie einen ausgebreiteten Handel treiben, und auch, um sich ihrer als einer sichern Wache gegen Räuber und gegen wilde Thiere zu bedienen. Diese Hunde sind groſs und haben Köpfe wie die Füchse; sie bellen nicht, aber heulen fürchterlich. Die Gebirgshunde sind kleiner. (Tab. CXXXIX. fig. 1.)

*) Reise in den Polarkreis von Maupertuis. Bd. III.



J. C. Ginzrot del. C. Schleich Sc.

Rußischer Schlitten.

fig. 1.



ußischer Kibitka Schlitten

fig. 2.



Auch die Ostiacken bedienen sich anstatt der Pferde sowohl der Rennthiere, als auch der Hunde. Sie spannen von den Letzteren gewöhnlich sechs, acht bis zwölf an einen Schlitten, und reisen mit der gröfsten Schnelligkeit mit einem solchen Gespanne von einem Orte zum andern. Die Schlitten sind gewöhnlich vier bis fünf Ellen lang, anderthalb Ellen breit, und sehr leicht gearbeitet; denn die Bohlen darunter sind nicht einen Zoll dick, und die Lehnung, oder die Tafeln ringsum noch dünner.

Es ist nicht zu glauben, was diese Hunde, die doch nicht größer, als in *Deutschland* die Fleischerhunde sind, für Kräfte zum Ziehen, und für Geschicklichkeit zur Leitung solcher Schlitten haben.

Die Reisenden können, aus Mangel der Pferde, keine andere Vorspann, als solche Hunde haben. Ihr Gepäcke legen sie unten in den Schlitten, sich selbst aber, mit Rennthierfellen sorgfältig zugedeckt, oben darauf. Die Hunde wissen den Weg bis zur Ablösung, wenn indefs der *Jam* oder das *Relais* zu entfernt, und die Hunde ermüdet sind, so legen sich diese vor dem Schlitten nieder. Dann füttert man sie mit trockenen Fischen, und wenn sie gesättigt sind und genug ausgeruht haben, so setzen sie ihren Weg unter stetem Heulen und Bellen bis zum erwähnten *Jam* fort, wo schon eine andere Vorspann bereitet ist. (Tab. CXXXIX. fig. 3.)

Ohne die Bequemlichkeit der Schlitten, welche man in *Rufsland* gebraucht, würde es einem Ausländer unmöglich seyn, die dortige strenge Kälte zu ertragen. Der Schlitten ist rings umher so fest zugemacht und verwahrt, dafs nicht die geringste Luft hineindringen kann, und zu beyden Seiten sind Verschläge, in welche man zum Zeitvertreib mitgenommene Bücher und die Lebensmittel setzet. Vorne über dem Haupte hängt eine Laterne mit Wachskerzen, die man beym Eintritte der Nacht anzündet.

Unten im Schlitten sind Betten, in welchen man Tag und Nacht liegt, und zu den Füfsen hat man warme Steine oder zinnerne Krüge, mit heifsem Wasser gefüllt, um die Schlitten wärmer zu halten. Darneben steht in einem Magazine das Getränke. In solchen Schlafzimmern läfst man sich Tag und Nacht fahren, ohne dafs es die Noth erfordert auszusteigen, indem man ohnehin auf der ganzen Strasse nur grobes Brod und schlechten Brandtwein findet.

Tab CXXXIII. fig. 1. und fig. 2. stellen russische Schlitten vor.

Fig. 3. ein Schlitten, wie sie gewöhnlich in *Pohlen*, fig. 4. wie sie in *Ungarn* gebraucht werden.

Die einfachsten Schlitten in unseren Gegenden sind wohl diejenigen, deren sich die Gebirgsbewohner bedienen, um im Winter das Heu aus den im Gebirge zerstreuten Städeln, Holz, Streu und Anderes abzubringen, was im Sommer auf gar keine Weise bewerkstelligt werden kann.

Tab. CXXXVIII. fig. 8. stellt einen solchen Schlitten vor. Man braucht hier keine Vorspann; der Schlitten gleitet mit einer solchen Schnelligkeit über die Bergfläche hinab, daſs man kaum mit den Augen zu folgen im Stande ist. Die Leitung geschieht durch den Mann, der vorne im Schlitten sitzt, und zu diesem Zwecke seine Füſse an der rechten Kufe in Bereitschaft hält. Diese Leitung geschieht mit solcher Sicherheit, daſs der Schlitten nicht selten mit der Schnelligkeit eines Pfeiles ganz nah am Rande thurmhoher Abgründe vorbeyschieſst, und Jedem Schauder und Entsetzen erregt, der zufällig Zeuge einer solchen Fahrt ist. — Der Hintermann im Schlitten vertraut sein Leben unbedenklich der Geschicklichkeit des Führers.

Es ist keinem Zweifel unterworfen, daſs die erste Anwendung der Schlitten bey uns zu Reisen und zum Transporte von Waaren und anderen Lasten gemacht wurde.

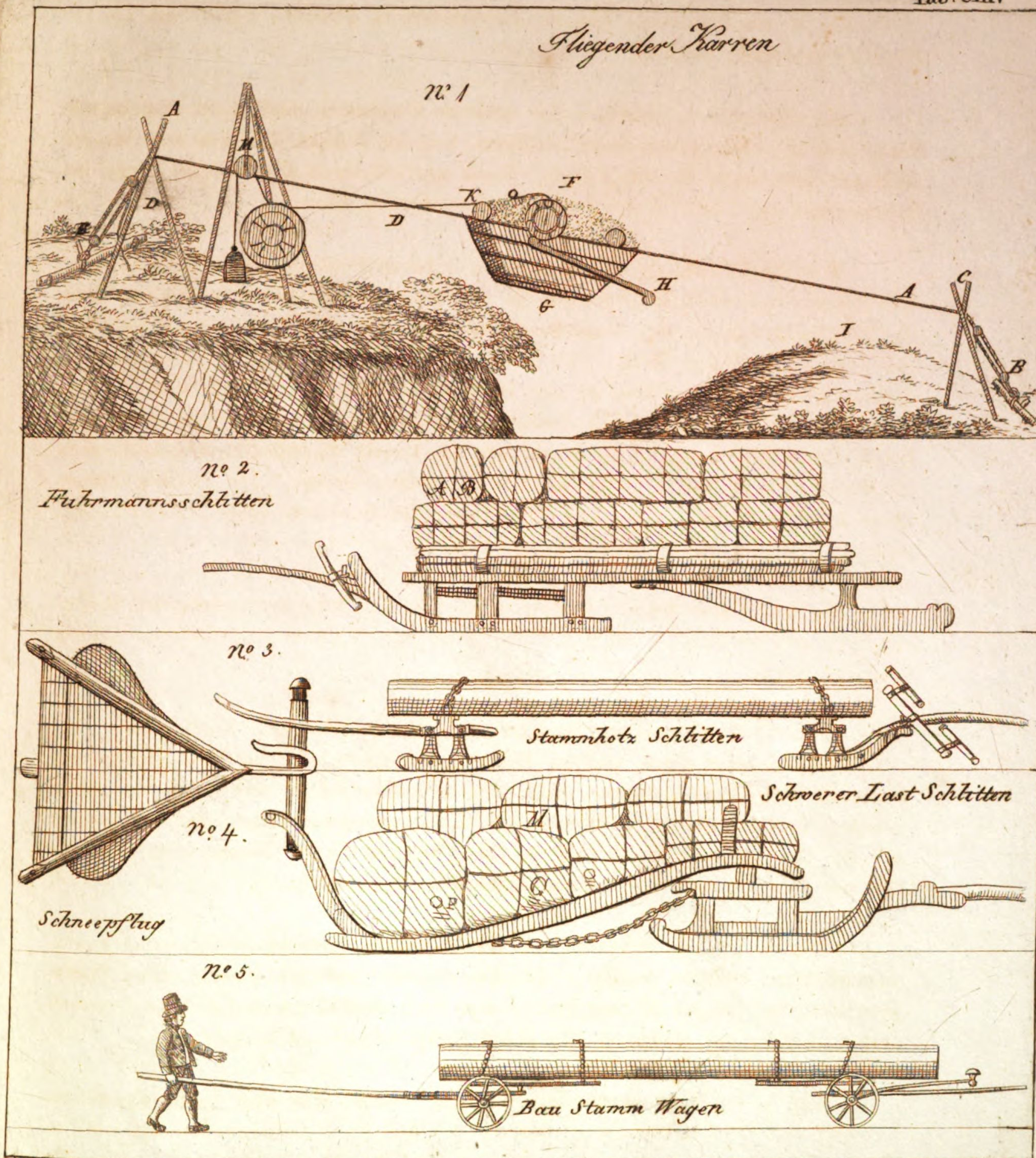
Tab. CLIV. sind einige Schlitten zu diesem Gebrauche abgebildet.

Fig. 2. zeigt einen groſsen Fuhrmannsschlitten, woran gewöhnlich vier bis sechs Zugpferde gespannt sind. Das Gestelle bricht sich vorne in zwey Theile, so daſs man in die Kehre überall umwenden kann, und die Kufen worauf die Last gepackt liegt, sind in vier Theile getheilt. Dieser wird gewöhnlich mit dem Namen Fuhrmannsschlitten bezeichnet.

Fig. 3. ist ein Schlitten auf zwey Kufen, worauf groſse und starke Stammhölzer verführt werden. An die vordere Deichsel werden zwey Pferde gespannt, und an das hintere Paar Kufen wird ebenfalls eine hölzerne Deichsel gefügt, welche ein Mann mit der Hand rechts oder links lenket.

Fig. 4. ein sogenannter Schneepflug, dessen man sich in schneereichen Wintern auf den Landstrassen bedient, um den hoch aufliegenden Schnee von der Landstrasse in den Strassengraben zu werfen. Man spannt zwey, vier oder sechs Pferde daran, und kann die Strassen auf diese Art leicht rein halten.

Tab. CLIV



C. Ginzrot del. A. Eidler sc.



C. Ginzrot. del. A. Edler sc.

Fig. 5. ein schwerer Lastschlitten, woran die hintern Kufen am vordern Reibnagel nachschleifen, und das Vordergestelle leicht an der Reibe sich dreht.

In Tab. CXXXIX. fig. 4. ist ein Graubündtner Frachtschlitten abgebildet. Es sind, des sichern Ganges wegen, Kühe vorgespannt. Der Verfasser hat selbst Gelegenheit gehabt, auf einem solchen Schlitten die Reise vom *Splügen* über *Chur* bis *Bregenz* und *Lindau* zu machen, und er muſs noch heute dem sonderbaren Gespanne das Zeugniſs geben, daſs es sich sehr gut aus der Sache gezogen hat.

Indeſs fing man bald an, sich der Schlitten auch zum Vergnügen zu bedienen; die ungemein schnelle und sanfte Bewegung, welche ein gutes Pferd vor einem leichten Schlitten gewährte, war eine zu reizende Einladung. So entstand eine der beliebtesten Winterbelustigungen. Die sogenannten Rennschlitten waren die Ersten, deren man sich hiezu bediente.

Der Wohlstand war damals fast allgemein im deutschen Vaterlande, und die edlen Familien fanden ein Vergnügen darin, das fleiſsige Bestreben der Künstler jener Zeit aufzumuntern und zu unterstützen. Diese waren unerschöpflich in ihren Erfindungen zur Verzierung der Schlitten und Ausschmückung der Schlittenpferde. Die alte Göttergeschichte lieferte hiezu einen reichhaltigen Stoff, und die berühmtesten Bildhauer jener Zeit wetteiferten mit einander, die Schlitten mit trefflich gearbeiteten Bildern zu versehen — daher die Bilderschlitten. — Es war nichts Seltenes, bey einer solchen Schlittenfahrt alle Götter und Göttinnen *Griechenlands* und *Roms* vereinigt zu sehen.

Tab. CXXXVII. fig. 1. und fig. 5. *) sind zwey ältere Bilderschlitten (1580 und 1599) abgebildet; Tab. CXXXVI. fig. 2. 3. und 4. sind neuere. Es darf nicht unbemerkt gelassen werden, daſs fig. 3. auf dieser Tafel einen *Liefländer* Kaufmann vorstellt, der seine Frau in einem Bilderschlitten führt; denn man sieht daraus, wie weit verbreitet der Gebrauch der Bilderschlitten gewesen ist.

*) Die Abbildung dieses Schlittens wurde deſswegen hier aufgenommen, weil sie eine der ältesten ist, welche der Verfasser auffinden konnte. Der Stern vorne, die Glücksgöttin auf dem Füllhorne, der selbstzufriedene Mann hinter dem Sinnbilde der Schlauheit, der mit leichter, sicherer Hand das seltene, nicht eben zu rasch vorwärts schreitende Gespann eher anzuhalten, als anzutreiben scheint, machen die Bedeutung des Ganzen klar genug; eine Erklärung liegt auſser unserm Zwecke.

Die alten Chronikenschreiber unterließen nicht, uns viele Nachrichten von Schlittenfahrten großer Herrschaften aufzubewahren.

So lieset man in der *Augsburger* Chronik von *Stetten*, daß den vierten Januar 1569 einige *Fugger'sche* und andere junge Geschlechter zu der verwittweten Herzogin von *Lothringen*, *Christiana*, welche sich damals zu *Friedberg* aufgehalten, mit vielen Frauenzimmern auf Schlitten fuhren, und nachdem sie einige Stunden in der Stadt herum gefahren, kehrte der Zug wieder in der nämlichen Ordnung nach *Augsburg* zurück.

Im Jahre 1690 wurde bey Gelegenheit der Krönungsfeyerlichkeiten zu *Augsburg* der römischen Kaiserin *Eleonora* und dem röm. Könige *Joseph I.* von den königl. kaiserl. Cavalieren eine sehr glänzende Schlittenfahrt von 18 Schlitten angestellt, jeder mit vier Fackeln zu Pferde begleitet. Ein Schlitten mit sechs Pferden bespannt, worauf die Trompeter und Heerpauker saßen, zog dem Zuge voran. Der schimmernde Schmuck der Damen, welche diesen Zug begleiteten, war ganz unvergleichlich, und bey solchen Gelegenheiten noch wenig dergleichen gesehen worden.

Aber selbst diese harmlosen, unschuldigen Vergnügungen konnten den Verfolgungen nicht entgehen. So wie es, wie wir gehört haben, in früheren Zeiten gewagt war, sich in einem vergoldeten, oder nach damaliger Sitte verzierten Wagen öffentlich zu zeigen, so gefährlich war es, sich der Schlitten zu bedienen, die mit Bildnissen von heidnischen Götzen geziert waren, indem man sich dadurch nicht allein dem Hohngeschreye des Pöbels, sondern sogar dem geistlichen Banne aussetzte. Man liest in der Nürnberger-Chronik vom Jahre 1452, daß der Cardinal *Joh. Capistranus* daselbst eine Strafpredigt hielt, worin er unter vielem Andern ausdrücklich befahl, die Bilderschlitten, die Schnabelschuhe, die Wulsthauben, die Würfel, die Karten- und Bretspiele öffentlich zu verbrennen, welches auch, aus frommen Eifer, geschah.

Da das Carnaval bey uns gerade in die Zeit fällt, wo man sich, in der Regel wenigstens, der Schlitten bedienen kann, so fehlte es bey diesen Schlittenfahrten nicht an Maskeraden und Mummereyen, die oft sehr sinnreich ausgedacht waren und gewöhnlich mit einem gesellschaftlichen Tanze und Abendessen endigten. Ein Beyspiel davon liefert Kaiser *Peter* des Großen berühmte Schlittenfahrt, welche aus sechzig Schlitten bestand, die zusammen eine See-

armee vorstellten, von der gröſsten Fregatte, die der Kaiser führte, bis auf die kleinste Chaluppe, und zwar in nachfolgender Ordnung:

1) Der Schlitten des *Bacchus*, welchen der Hofnarr, *Witschai* genannt, führte. Er war mit einer Bärenhaut bekleidet, und wurde von sechs jungen Bären gezogen.

2) Ein Schlitten mit Musik, von sechs Schweinen gezogen.

3) Eine Circassierin, von zehn Hunden gezogen.

4) Die Feldwebel oder Patriarchen des Knees Pabst in Cardinalskleidern, von Hunden gezogen.

5) Der Schlitten des Knees Pabst in Pontificalkleidern. Bey ihm standen die Auserwählten; vorne war der Pater *Sillern;* wurde von Pferden gezogen.

6) Der Kaiser *Cäsar*, als *Emblema* des Russischen Reiches, von zwey Bären gezogen.

7) *Neptunus* auf einem Wagen, einer Meermuschel ähnlich, mit dem *Tridens*, von Seemännern gezogen.

8) Die Fregatte des Kaisers, darauf zwey Erhöhungen von dreyſsig Fuſs, mit zweyundreyſsig Stück Kanonen, acht waren von Metall, die andern von Holz. Die Fregatte war mit drey Masten, Flaggen, Segeln und Tauwerk ausgerüstet. Diese groſse Maschine wurde durch sechzehn Pferde gezogen; der Kaiser war darin als Seecapitän gekleidet.

9) Eine Art von Schiff, hundert Fuſs lang, wovon das Hintertheil vier undzwanzig Schlitten in der Reihe hatte, welche mit allerley Volk beladen waren.

10) Ein groſses vergoldetes Schiff, mit Spiegelgläsern verziert, wo Ihre Majestät die Kaiserin, als eine friesische Bäuerin gekleidet, sich befand.

11) *Menzikof* in einer Barke, als Abt gekleidet, mit seinem Gefolge.

12) Die Fürstin *Menzikof* mit ihrem Gefolge in einer Barke, in spanischer Kleidung.

13) Eine zum Cours bereitete Fregatte, auf welcher sich der als Bürgermeister gekleidete Admiral *Apraxin* befand.

14) Ein Schiff, worin der Herzog von *Holstein* mit zwanzig Personen, als holsteinische Bauern gekleidet, sich befand.

15) Eine Chaluppe der fremden Minister in priesterlicher Kleidung, von ihren Bedienten zu Pferde begleitet.

16) Das Schiff mit dem moldauischen Fürsten *Cantimir*, in türkischer Kleidung unter einem Baldachin sitzend. Dann kam der Groſskanzler mit dem polnischen, geheimen Rath *Tolstoj* mit der türkischen, und der Baron *Schapirof* mit der deutschen Bande.

Auch in *Bayern* veranstaltete man zuweilen bey dazu günstiger Witterung dergleichen Schlittenfahrten. So wurde im Jahre 1751 unter der milden Regierung des leutseligen Churfürsten *Max III.* und seiner Gemahlin *Maria Anna* in *München*, wie schon mehrere Jahre früher und auch später, zur Faſsnachtzeit von Seite des Hofes eine maskirte Bauernhochzeit veranstaltet, welche in schön gezierten Schlitten unter Begleitung von Musikanten nach *Nymphenburg*, und bey ihrer Rückkehr in der ganzen Stadt herum fuhr.

Dieselbe bestand aus Wirth und Wirthin (von dem Churfürsten und der Churfürstin selbst vorgestellt), aus dem Hochzeitlader, Braut und Bräutigam, mit ihren beyderseitigen Aeltern, Kränzeldirnen, Beyständern, dem Dorfrichter, Pfarrer, Schulmeister, Meſsner, Kramer, Müller, Spielleuten, Nachtwächtern, sammt ihren Weibern, Schergen, Ober- und Unterhausknecht; dann als Hochzeitgäste aus österreichischen, ungarischen, böhmischen Bauern bayerischen Ober- und Unterländern, Oberpfälzerbauern, mit ihren Weibern, alle von reitenden, mit langen Knallpeitschen gut versehenen Knechten begleitet. Die Herren und Damen, welche diese Masken übernahmen, wurden durch das Loos gezogen, und in dieser Ordnung auch durch den Druck bekannt gemacht. In der churfürstlichen Residenz angelangt, begab sich der Zug über die Kaiserstiege in einen Saal, über dessen Eingang ein Wirthsschild „zum bayerischen Löwen,“ angebracht war, wo der muntere Wirth und die Wirthin Alle gastfreundlich empfing. Hier nahm man an einer langen, zu beyden Seiten mit hölzernen Stühlen besetzten Tafel Platz. Auf dem ländlichen Tischtuche, in der Mitte der Länge nach mit einem rothen Streifen, erblickte man hölzerne Teller, Löffel und Salzbüchschen, steinerne Krüge und irdene Schüsseln. Artige Aufwärter und schöne Kellnerinnen (ebenfalls Maskirte aus dem Adel) bedienten mit gewöhnlichen Speisen und Getränken. Nach dem fröhlichen Mahle wurde den Brautleuten von *Adelen* das Geschenk gereicht, dessen Gehalt viel Stoff zum Lachen darbot, während des wortreichen Hochzeitladers drollig gereimte Sprüche die ganze Versammlung weidlich ergötzten. Unter Schallmayen und Bockspfeifen begann nun der Hochzeit-Ehrentanz, der Kränzeltanz, nach bayerischer Sitte und Art, bis endlich unter treuherziger Fröhlichkeit und allgemeinem Jubel die Maskerade endete, und das leutselig bewirthende Fürstenpaar ihre munteren Gäste entlieſs.

Da diese Schlittenfahrten von den ältesten Zeiten herstammen, so ist es nicht zu verwundern, daſs sie noch zu Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts ganz das Gepräge des grauen Alterthums und der wahren ritterlichen Zeit, sowohl an den Verzierungen ihrer Schlittenkasten, als an ihren leichten Carroussel-

wägelchen, worauf man öfters die schönen gezierten Kasten der Schlitten setzte, an sich trugen, wobey man sich zugleich der heraldischen Pferderüstung und Beschirrung mit Prachtdecken, Kopf- und Federbüschen, Quasten, Fransen, Schellen und Glöckchen, bey den stattlichen Schlittenfahrten sowohl, als bey den Lust-Tournieren und Carrousselrennen bediente, bis endlich eine neue Mode zu herrschen anfing und alles verdrängte, was nur die geringste Spur des Alters an sich trug. Wenn die ersten Spuren des herannahenden Winters sich zeigten, so fing man auch an, die neueren Fahrwerke und die Beschirrungen zu den herannahenden Schlittenfahrten (jetzt Schlittagen genannt) herzurichten. Die leichten und zierlichen Kästen der Sommerchaischen und Kaleschen wurden von ihren beräderten Gestellen oder Wagen abgesetzt, und auf die dazu eingerichteten Schlittenkufen befestiget. Der Unterschied schien dem schönen Geschlechte nicht auffallend, dieses Wintergefährt weniger kalt, und es glaubte den gewohnten Wagen immer beybehalten zu haben, für den es eine Vorliebe hatte. So mufsten nun die leichten Chaisengeschirre ebenfalls zur Schlittenfahrt dienen und ein leichter Schellenkranz, den man den Pferden um den Hals hing, war hinlänglich, um dem sicheren Fufsgänger in den bevölkerten Strafsen der Städte das Herannahen eines schnelleilenden Schlittens kund zu geben. Die einfachste Art dieser Chaisenschlitten waren wie der auf Tab. CXXXV. fig. 1., an welchem der Kasten, die Federn, die Langwiede, nebst den Achsen mit Vorder- und Hintergestelle unverändert beysammen blieb; nur anstatt der gewöhnlichen Räder wurden vier halbrädrige Kufen angesteckt und befestiget, wie die Zeichnung hinlänglich begreiflich macht.

Tab. CXXXVII. fig. 4. sehen wir einen aufgesetzten Berlinekasten, wie die Fiacker ihn jetzt zur Winterszeit zu gebrauchen gewohnt sind.

Der verbesserte Wagenbau indefs äufserte auch auf den Bau der Schlitten seinen unverkennbaren Einflufs. Es werden jetzt Schlitten verfertiget, welche in der Schönheit der Zeichnung, dem richtigen Verhältnisse und Ebenmaafs aller Theile, dem Geschmack und dem Reichthume der Ausschmückung, der Leichtigkeit und Festigkeit des Baues unübertreffbar genannt werden könnten, wenn je ein menschliches Werk eine Vollkommenheit zu erreichen im Stande wäre, welche den Nachkommen es unmöglich machte, noch etwas Vollendeteres zu liefern. Uiberdiefs hat die Mode ihr Reich auch über diesen Gegenstand verbreitet. So lange man nicht im Stande ist, etwas Besseres und Schöneres zu machen, macht man etwas Anderes, und diefs wird so lange das Trefflichste seyn, bis es von etwas Neuerem verdrängt wird.

Die hier folgenden kurzen Erklärungen der Kupfertafeln werden einige Belege liefern.

Tab. CXXXIV. fig. 1, 2 und 3 sind Abbildungen von Schlitten, welche bey der grofsen Schlittenfahrt während dem Congresse in *Wien* gebraucht wurden. Fig. 1. wurde schon unter der Kaiserin *Maria Theresia* gebaut, zeichnet sich durch seine reichen Verzierungen aus, und ist, für jene Zeit, nicht ohne Geschmack.

Fig. 2. zeigt den Schlitten des kaiserl. königl. Oberst-Stallmeisters Baron von *Trautmannsdorf*, fig. 3. jenen des Prinzen *Eugen* bey derselben Schlittenfahrt.

Tab. CXXXV. fig. 2. bis fig. 8. sind Abbildungen von Schlitten neuerer Bauart, welche bey einer glänzenden Hofschlittenfahrt zu *München* im Jahre 1827 mit vielem Beyfalle gesehen wurden. Fig. 9. zeigt den Schlitten, der für dreyfsig Musiker eingerichtet, den schönen Zug eröffnete.

Tab. CXXXVI. fig. 1. Ein Schlitten, wie man sie in neuerer Zeit (1810) in *Paris*, vorzüglich bey den zahlreich besuchten Winterbelustigungen auf dem *Canal de Lourc* vor dem Thore von *St. Denis* gebraucht. Der Kasten liegt auf Horizontalfedern und bietet nur Raum zum Sitzen für zwey Damen. Der Führer steht vorne, das in zwey Landerstangen laufende Pferd lenkend. Es erfordert eine grofse Gewandtheit, um bey dem schnellen Laufe des Pferdes beym Wenden und Ausweichen das Gleichgewicht nicht zu verlieren. Die Kufen laufen in bogenförmige Stahlfedern aus, welche durch ihre Elasticität bey einem oft nicht zu vermeidenden Stofse nachgeben, und nicht abbrechen. Die Farbe des Gestelles ist gewöhnlich hochroth und Gold. Die Beschirrung ist im neuesten Pariser-Geschmacke ganz einfach, mit Kummet und Tragsattel und einer breiten Bauchgurte. Der Hals-, Kopf-, Stirn-, Backen- und Schweifriemen sind mit grofsen Schellen besetzt, welche, des reineren Klanges wegen, nicht selten von Silber sind.

Fig. 7. auf eben dieser Tafel zeigt einen Schlitten aus einer Maskerade, welche der Verfasser selbst in *Paris* zu sehen Gelegenheit hatte, der seiner Sonderbarkeit wegen hier eine Stelle zu verdienen scheint. Ein Indianer mit seinem Schmuck und seinen Waffen safs in der einfachen Tracht seines Landes auf — Eisstücken, und begrüfste munter die Zuschauer, die nicht begreifen konnten, wie ihr Landsmann — denn diefs war die Maske doch — es halbnackt in der

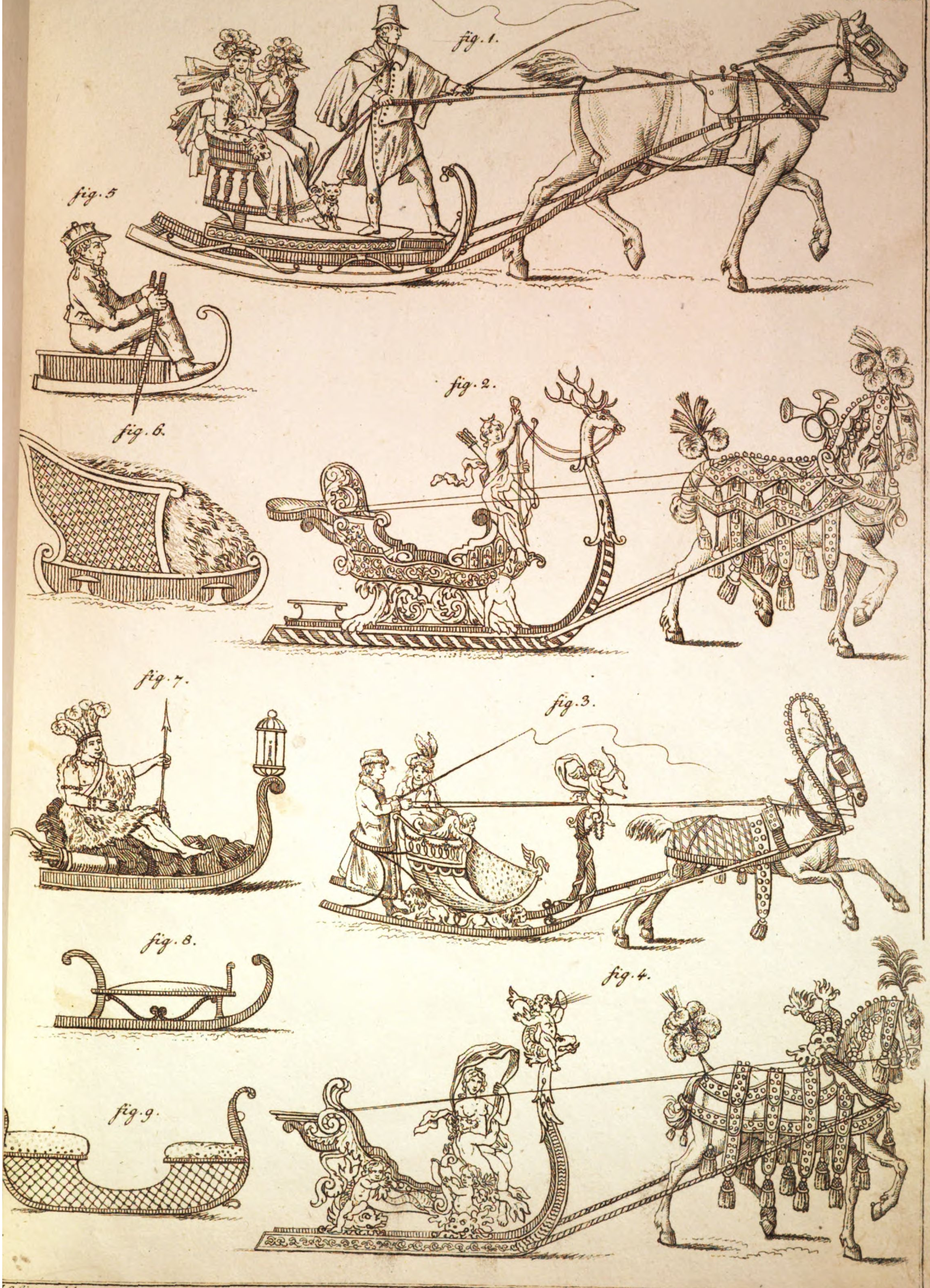

f.1.
f.2.
f.3.
J. C. Ginzrot del.
Schleich sc.

Tab. CXXXV.



Ginzrot del. *Selzich sc.*

Tab. CXXXVI

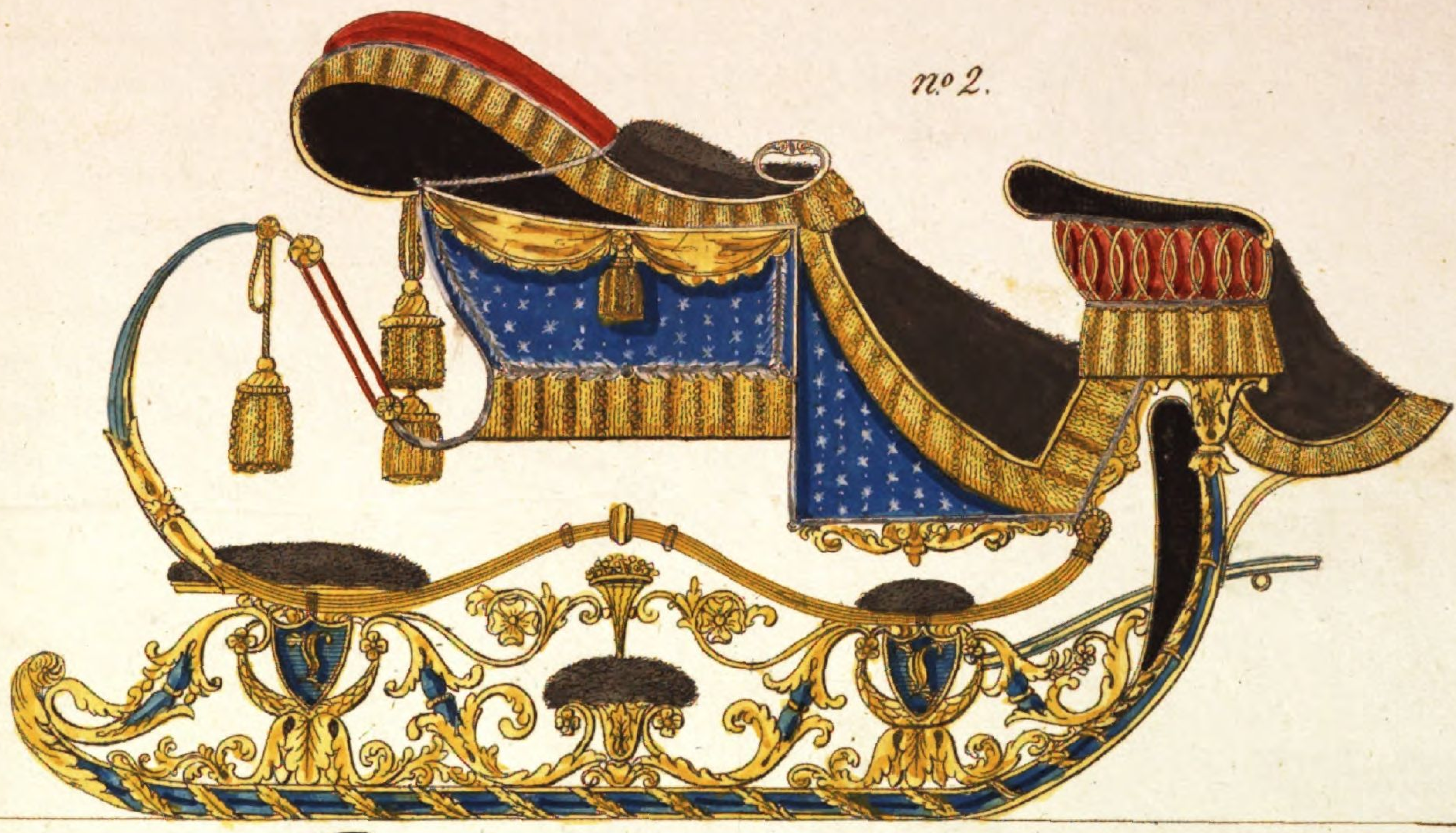


.C. Giazrot del. C. Schleich sc.

no 1.



no 2.



no 3.



Ginzrot del.

A. Edler sc.

strengen Kälte auszuhalten im Stande sey. Dieser befand sich indefs ganz wohl, es müfste denn seyn, dafs er es zu warm gefunden hätte. Die Figur war nämlich mit grofser Kunst und täuschender Aehnlichkeit aus *Papier maché* gearbeitet, und bot inwendig Raum genug für den dünn gekleideten Mann, der den Indianer vorstellen wollte. An der Spitze der zusammenlaufenden Schlittenkufen war eine Laterne angebracht, welche die Figur vortheilhaft beleuchtete.

Tab. CXXXVII. fig. 2. ist ein sogenannter Bändelschlitten, eben so einfach in seiner Form, als bequem im Gebrauche. Diese Schlitten sind, vorzüglich in *Bayern*, sehr gemein, und werden da mit vieler Geschicklichkeit verfertigt. Der Kasten hat im Hintersitze Raum für zwey Personen und vorne für den Fuhrmann. Die Farbe dieser Schlitten ist gewöhnlich grün.

Fig. 3. 6. und 7. auf dieser Tafel geben Gelegenheit, mit einem Blicke den ältern und den neuern Schlittenbau zu vergleichen. Fig. 3. ist die Abbildung eines Schlittens, den die Königin *Marie Antoinette* von *Frankreich* nach einer Zeichnung, welche ihr Bruder, Kaiser *Joseph*, ihrem Wunsche gemäfs von *Wien* nach *Paris* geschickt hatte, im Jahre 1782 bauen liefs. Unsere Leser sehen in der Zeichnung alle Theile dieses Schlittens deutlich genug, um uns eine Beschreibung zu erlassen, nur mufs angemerkt werden, dafs der Kasten auf Riemen hing. Stark und dauerhaft war dieser Schlitten gewifs gebaut.

Fig. 6. zeigt einen Schlitten vom Jahre 1825, dessen Bodenschwelle auf jeder Seite mit Schraubennägeln an Horizontalfedern befestigt ist, die an Schnallenriemen am Vorder- und Hinterschämel hängen. Bau und Verzierung sind einfach. Der Kasten hat im Hintersitze Raum für zwey Personen, eben so der Kutschersitz.

Fig. 7. ist ein Rennschlitten auf vier reichenbachischen Federn, von welchen im vierten Bande die Rede seyn wird.

Tab. CXXXVIII. fig. 1. und fig. 2. sind zwey zierliche Schlitten von der neuesten Bauart, die sich gegenwärtig in der königl. Wagenburg in *München* befinden, von dem geschickten Hofwagen-Fabrikanten *Lankensberger* verfertigt, der in seinem Atelier alle Künstler vereinigt, die zur Vollendung eines solchen Werkes beytragen müfsen.

Fig. 3. stellt den Schlitten vor, welchen der königl. bayerische Feldmarschall, Fürst von *Wrede*, aus *Petersburg* gebracht hat. Man sieht hier die in *Rufsland* gewöhnliche Bespannung, mit vier neben einander laufenden Pferden von vier verschiedenen Farben.

Unsere Leser werden in diesen wenigen Beyspielen die Fortschritte des Schlittenbaues erkannt haben. Allein auch hierin scheint der menschliche Geist unerschöpflich zu seyn. So hat etwa vor zehn Jahren der Mechaniker *Owen* zu *Stockholm* einen Dampfschlitten erfunden, das ist, einen Schlitten, bey welchem statt der Pferde eine Dampfmaschine angewendet wird. Er hat Raum für zwölf bis fünfzehn Personen. Der König von *Schweden* hat dem Erfinder auf den darüber erstatteten Bericht der Academie der Wissenschaften ein ausschliefsliches Privilegium zur Erbauung der Dampfschlitten auf eine Reihe von Jahren ertheilt.

Sind diese Schlitten wirklich so vortrefflich, wie man von ihnen behauptet; so könnte bey ihrem Gebrauche auch die Heitzung mit erwärmter Luft angewendet werden, in der man es neuerlich sehr weit gebracht hat. Diefs eröffnete uns die erfreuliche Aussicht auf sehr angenehme Reisen und Spazierfahrten im Winter, vielleicht in einer nicht sehr entfernten Zeit.

Der Schlittschuh.

Diefs einfache Instrument, welches Jedermann kennt, und durch dessen geschickten Gebrauch man auf dem Eise die Schnelligkeit eines Pferdes weit zu übertreffen im Stande ist, darf hier nicht mit Stillschweigen übergangen werden.

Der Bau der Schlittschuhe, der im Wesentlichen überall so ziemlich derselbe ist, ist bekannt genug. Sie werden mit guten ledernen Riemen an den Sohlen der Füfse befestigt, und der Schlittschuh-Läufer legt mit ihrer Hilfe, leicht über das Eis weggleitend, in sehr kurzer Zeit grofse Strecken zurück. Man sieht in *Holland* und in andern kalten Ländern unter Andern sogar eine grofse Anzahl von Milchweibern, die mit Milch gefüllten Gefäfse auf dem Kopfe und Schlittschuhe an den Füfsen, mit grofser Schnelligkeit und Leichtigkeit — sie stricken gewöhnlich auf dem Wege — in die benachbarten Städte eilen, um ihre Waare zu Markte zu bringen. Nach vollendetem Geschäfte kehren sie auf dieselbe Weise in ihre Heimath zurück, nicht selten in Entfernungen von mehreren Meilen.

Auch an den Schlittschuhen hat man mancherley Verbesserungen vorgeschlagen und ausgeführt *), darunter ist vielleicht jene die merkwürdigste, welche *Petibled* in *Paris* im Jahre 1819 erfunden hat. Sein Zweck war, die Schlittschuhe auch im Sommer anwendbar zu machen, und er erreichte denselben dadurch, daſs er an der Sohle statt der Stahlschienen drey bronzene Rädchen anbrachte. Diese Rädchen haben Achsen von Stahl, und drehen sich mit groſser Leichtigkeit, das eine derselben ist an der Spitze des Fuſses, die zwey Uebrigen sind an der Verse angebracht. Der Erfinder machte damit viele öffentliche Versuche die sehr günstig ausfielen. Oft sah man ihn damit in öffentlichen Gärten und auf den *Boulevards* mit einer auſserordentlichen Geschicklichkeit kommen und verschwinden. Im Sommer 1828 zeigte er sich mit noch zwey Andern in dem Garten von *Luxemburg*, wo er die ganze Allee des Observatoriums in kurzer Zeit mit groſser Leichtigkeit durchlief, nur schien es, daſs dieser Lauf ihn ein wenig ermüde.

Der Frühling, Sommer und Herbst biethen indeſs so viele und mannigfaltige Gelegenheiten zu Vergnügungen dar, daſs diese neue Erfindung wohl schwerlich jemals so allgemein verbreitet werden dürfte, als der gemeine Schlittschuh, der in Verbindung mit den Eisschlitten, wie sie Tab. CXXXVI. fig. 5. 6. 8. und 9. abgebildet sind, gewöhnlich für Frauenzimmer bestimmt, die ein Schlittschuh-Läufer darin behend vor sich hingleiten läſst, die beliebteste und in der That auch die schönste Winterbelustigung gewährt, welche selbst unsern ernsten *Klopstock* zur Begeisterung hinriſs. Seine herrliche Ode gibt zugleich die trefflichste Beschreibung des Gebrauches der Schlittschuhe, daher wir nicht umhin können sie hier unsern Lesern mitzutheilen.

Der Eislauf.

Vergraben ist in ewige Nacht
Der Erfinder groſser Name zu oft!
Was ihr Geist grübelnd entdeckt, nutzen wir;
Aber belohnt sie Ehre auch?

*) Wer darüber Einiges zu lesen wünscht, den verweisen wir auf das vortreffliche Dictionaire technologique, ou nouveau dictionnaire universel des arts et métiers et de l'économie industrielle et commerciale par une Société de Savans et d'Artistes. Tome V. (Paris, 1829.) Article Patin, p. 385.

Wer nannte dir den kühneren Mann,
Der zuerst am Maste Segel erhob?
Ach! verging selber der Ruhm dessen nicht,
Welcher dem Fuſs Flügel erfand?

Und sollte der sterblich nicht seyn,
Der Gesundheit uns und Freuden erfand,
Die das Roſs muthig im Lauf niemals gab.
Welche der Ball selber nicht hat?

Unsterblich ist mein Name dereinst!
Ich erfinde noch den schlüpfenden Stahl
Seinen Tanz! Leichteren Schwungs fliegt er hin,
Kreiset umher, schöner zu sehn.

Du nemmest jeden reizenden Ton
Der Musik, d'rum gieb dem Tanz Melodie!
Mond und Wald höre den Schall ihres Horns,
Wenn sie des Flugs Eile gebeut.

O Jüngling! der den Wasserkothurn
Zu beseelen weiſs, und flüchtiger tanzt,
Laſs der Stadt ihren Kamin! Komm mit mir,
Wo des Krystalls Ebne dir winkt.

Sein Licht hat er in Düfte gehüllt,
Wie erhellt des Winters werdender Tag
Sanft den See! Glänzenden Reif, Sternen gleich,
Streute die Nacht über ihn aus!

Wie schweigt um uns das weisse Gefild!
Wie ertönt vom jungen Froste die Bahn!
Fern verräth deines Kothurns Schall dich mir,
Wenn du dem Blick, Flüchtling, enteilst.

Wir haben doch zum Schmause genug
Von des Halmes Frucht? und Freuden des Weins?
Winterluft reizt die Begier nach dem Mahl!
Flügel am Fuſs reizen sie mehr!

Zur Linken wende du dich, ich will
Zu der Rechten hin halbkreisend mich drehn.
Nimm den Schwung, wie du mich ihn nehmen siehst.
Also! und fleug schnell mir vorbey!

So gehn wir den schlängelnden Gang
An dem langen Ufer schwebend hinab.
Künstle nicht! Stellung, wie die, lieb' ich nicht,
Zeichnet dir auch Pinsler nicht nach.

Was horchst du nach der Insel hinauf?
Unerfahrne Läufer tönen dort her!
Huf und Last gingen noch nicht übers Eis,
Netze noch nicht unter ihm fort.

Sonst spänt dein Ohr ja alles, vernimm
Wie der Todeston wehklagt auf der Flut!
O, wie tönts anders! wie hallt's, wenn der Frost
Meilen hinab spaltet den See!

Zurück! Laſs nicht die schimmernde Bahn
Dich verführen, weg vom Ufer zu geh'n!
Denn wo dort Tiefen sie deckt, strömmt es vielleicht,
Sprudeln vielleicht Quellen empor.

Den ungehörten Wogen entströmmt,
Dem geheimen Quell entriselt der Tod!
Glittst du auch leicht, wie dieſs Laub, ach! dorthin
Sänkest du doch, Jüngling, und stürbst!

4° Kult
Ginzrot
(3

geb. Febr. 1970

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Ginzrot, Johann Christian

Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten nebst der Bespannung, Zäumung & Verzierung ihrer Zug- Reit- & Lastthiere
Bd.: 1

München (1830)

Augsburg, Staats- und Stadtbibliothek -- 4 Kult 222 -3
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11216423-5